



TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN RELACIONES LABORALES

CURSO ACADÉMICO 2019-2020

RESPONSABILIDAD CIVIL EN TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS: RESPONSABILIDAD CIVIL DE UBER.

CIVIL LIABILITY IN THE GROUND TRANSPORTATION OF PASSENGERS: UBER LIABILITY.

AUTOR: HÉCTOR SETIÉN NÚÑEZ

TUTORA: ARAYA ALICIA ESTANCONA PÉREZ.

1. INTRODUCCIÓN	2
2. NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS: EL CONTROVERTIDO CASO DE UBER.....	6
2.A. SISTEMAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA Y SU INFLUENCIA EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS	6
2. a.I. Sistemas de Economía Colaborativa.....	6
2.a.II. Respecto a su influencia	10
2.B. CONSECUENCIAS DE LA ESTIMACIÓN DE UBER COMO EMPRESA DE TRANSPORTE: ANÁLISIS DE LA STJUE DE 20 DE DICIEMBRE DE 2017, ASUNTO C-434/15, ASOCIACIÓN PROFESIONAL ELITE TAXI C. UBER SYSTEMS SPAIN S.L.	12
2.b.I. UBER como empresa de transporte no-colaborativo	12
2.b.II. Consecuencias de su estimación.....	15
3. LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS	19
3.A. TIPOLOGÍA DE ACCIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONCURRENTE.....	19
3.a.I. Acción de responsabilidad civil contractual vs extracontractual. Análisis de la objetivación de las acciones de responsabilidad extracontractual.....	19
3. a.II. Acción de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas	28
3.a.III. Acción de responsabilidad civil del TRLGDCU.....	45
3.B. PRESUPUESTOS DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS DAÑOS DERIVADOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS EN VEHÍCULOS A MOTOR	54
3.b.I. Daños	54
3.b.II. Acción u Omisión.....	55

3.b.III. Nexo causal	56
3.b.IV. Antijuridicidad	56
4. PROPUESTA LEGE FERENDA.....	57
5. CONCLUSIONES.....	59
6. BIBLIOGRAFÍA.....	59

1. INTRODUCCIÓN

El objetivo del presente trabajo consiste en exponer de manera breve pero detallada los mecanismos jurídicos que permiten que una persona, ya sea como pasajero o como viandante pueda ejercitar las correspondientes acciones de responsabilidad civil cuando resulte perjudicado en un accidente de circulación en el que ha intervenido como parte actora un conductor de Uber, de este modo, el presente análisis es posible también gracias a la evolución jurisprudencial transcurrida durante los últimos años a consecuencia de la valoración realizada por el TJUE sobre la actividad de Uber en su sentencia de 20 de diciembre de 2017, (asunto C-434/15, Asociación Profesional Élite Taxi c. Uber Systems Spain, S.L), lo cual nos va a permitir con mucha más precisión vincular su actividad al tipo de responsabilidad.

El punto de partida para comenzar a regularizar la actividad de Ubre se remonta a la polémica surgida como consecuencia del aumento de popularidad y demanda de sus servicios, además del aprovechamiento por parte de la empresa en nuestro país, del vacío legal producido en el periodo 2009-2015 a consecuencia de la entrada en vigor de la ley ómnibus¹ durante la legislatura Zapatero que liberalizaba el sector²,

¹ La ley 25/2009, de 22 de diciembre, de transposición de la Directiva servicios que implicaba la modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, tuvo como objetivo una aplicación homogénea de una serie de medidas en el sector servicios, lo que permitirían una considerable mejora de los mismos al aumentar la variedad y la calidad de los servicios, aumentando en consecuencia su eficiencia productividad y empleo.

ocasionando como consecuencia, que se expidieran de manera descontrolada un alto número de licencias.

La empresa surgió con el objetivo de paliar los efectos económicos negativos que estaban comenzando a afectar al poder adquisitivo de las clases menos pudientes, derivados de la brutal crisis financiera sufrida en el año 2008 como consecuencia de la caída del banco Leman Brothers.

España. Ministerio de Hacienda. (2009). Modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (ley ómnibus). Consultado el 12/11/2019 de <https://www.hacienda.gob.es/esES/Areas%20Tematicas/Internacional/Union%20Europa/Paginas/Ley%C3%93mnibus.aspx>

La ley Ómnibus, derogó los artículos de la LOTT que permitían establecer limitaciones cuantitativas y requisitos de medios materiales a la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, dando nueva redacción al art 134 de la LOTT, a tenor del cual el alquiler de vehículos con conductor tendría la consideración de transporte discrecional de viajeros, sujetándose su ejercicio a las reglas de tal clase de transporte. Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17).

España. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Consultado el 12/11/2019 de https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf

² La liberalización de una actividad, lleva aparejada la eliminación de un gran número de requisitos y controles administrativos previos al inicio de la actividad en un determinado lugar, garantizando a través de la libre competencia, un equilibrio entre la oferta y la demanda. NICOLE ROLDÁN, P. (n.d.). *Liberalización*. Consultado el 12/11/2019 de <https://economipedia.com/definiciones/liberalizacion.html>

La consecuencia fue la palpable falta de voluntad por parte de las administraciones públicas, tanto en comunidades autónomas como ayuntamientos, de regularizar la situación cumpliendo con las exigencias de ratio mediante las cuales se establecía el otorgamiento de un permiso vtc para conductores de Uber condicionado a la proporción 1/30, es decir, que según las exigencias se expediría un permiso vtc por cada 30 licencias de taxi, cifra que en la actualidad no se ha venido cumpliendo debido a la ausencia de voluntad por parte de comunidades y ayuntamientos de hacer cumplir dicha proporción, ocasionando en consecuencia que el aforo para permisos vtc se encuentre ampliamente superado, lo que ha generado el descontento generalizado del sector tradicional en todo el territorio nacional.

Como observación y sin desviarnos demasiado del objetivo principal, debemos agradecer también la publicación de la reciente sentencia nº 374 de 4 de marzo de 2020 de la Corte de Casación francesa que despeja las dudas sobre la naturaleza de la relación establecida entre los conductores de Uber y la empresa, determinando³ que debido a sus características, esta es una relación laboral en toda regla que nace desde la inequívoca subordinación⁴, marcando el camino para que en España se llegue a considerar también una actividad por cuenta ajena que impida que los derechos laborales de los conductores sean vulnerados como venía ocurriendo, ya que debemos

³ Un conductor de Uber no puede ser calificado como “trabajador independiente” (autónomo) si no que se trata de una relación laboral sometida al Derecho del trabajo.

BAYLOS. A. (2020). *Los conductores de Uber son trabajadores: una sentencia histórica de la Corte de casación francesa*. Consultado del 04/04/2020 de <https://www.cuartopoder.es/ideas/2020/03/09/los-conductores-de-uber-son-trabajadores-una-sentencia-historica-de-la-corte-de-casacion-francesa/>

⁴ Para la doctrina judicial francesa, la subordinación se descompone en tres elementos: el poder de dar instrucciones, el poder de controlar la ejecución de la prestación y el poder de sancionar el incumplimiento de las instrucciones emitidas. BAYLOS. A. (2020). *Los conductores de Uber son trabajadores: una sentencia histórica de la corte de casación francesa*. Consultado el 04/04/2020 de <https://www.cuartopoder.es/ideas/2020/03/09/los-conductores-de-uber-son-trabajadores-una-sentencia-historica-de-la-corte-de-casacion-francesa/>

recordar que en cierta medida, la atención mediática recibida en los últimos años también ha estado motivada por la ausencia de un marco jurídico que regulase las condiciones laborales y fiscales de Uber, motivo que originó el descontento de los demás colectivos de transportistas de pasajeros, ya que estos a diferencia de Uber, si venían actuando en un marco legal cumpliendo con sus obligaciones tanto laborales como fiscales.

Prosiguiendo con la información sobre los permisos vtc, encontramos que estos son autorizaciones para ejercer la actividad de arrendamiento de vehículos con conductor, necesaria para desempeñar labores de transporte de personas siendo su utilización muy antigua, además de ser otorgados tradicionalmente para servicios de limusina. Por otro lado, el conflicto entre Uber y Taxi se debe a que aunque sus servicios puedan parecer similares aunque existen una serie de matizaciones que diferencian a Uber de los demás servicios de transporte de personas.

Por esos motivos el descontento del sector del taxi ha desencadenado una serie de protestas en nuestro país que poco a poco han ido dando paso a un aumento de la atención política sobre el asunto (véase la huelga de taxistas en Madrid y Barcelona) necesaria para que en algún momento llegue a legislarse seriamente sobre esta materia y conseguir poner fin al conflicto entre taxistas y conductores vtc.

Para ello, como hemos explicado al comienzo, vamos a partir de diferentes conceptos presentes en el código civil, revistas, manuales y medios electrónicos necesarios para conocer las distintas vías y los elementos necesarios que van a permitirnos conocer las acciones de responsabilidad civil que pueden llevarse a cabo contra Uber a fin de concretar la vía a través de la cual poder ver resarcidos los perjuicios ocasionados tanto a los usuarios del servicio como a terceros ajenos a este, quienes pudieran llegar a ser también perjudicados.

2. NUEVOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS: EL CONTROVERTIDO CASO DE UBER

2.A. SISTEMAS DE ECONOMÍA COLABORATIVA Y SU INFLUENCIA EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE PERSONAS

2. a.I. Sistemas de Economía Colaborativa

La economía colaborativa⁵ es un término relativamente reciente (apenas se conoce desde hace una década), y como su propio nombre indica, es un modelo de colaboración o ayuda mutua, mediante el cual se trata de buscar de un modo sencillo a la vez que eficiente la satisfacción de los usuarios, en contraposición al modelo de economía de corte capitalista cuyo objetivo es la obtención de un gran margen económico. De este modo, es descrito como un sistema alternativo al que ya conocemos, y que permite intercambiar, ya sea mediante compra-venta, alquiler o intercambio a modo de trueque, bienes cuando estos ya pierden la finalidad para la que fueron adquiridos⁶, de modo que mediante este sistema⁷ se satisfacen las necesidades

⁵ La economía colaborativa es un sistema actualmente implantado en casi todos los sectores de la economía. (2017). *Economía colaborativa: qué es y qué beneficios tiene*. Consultado el 09/11/2019 de <https://retos-directivos.eae.es/que-es-la-economia-colaborativa-y-cuales-son-sus-beneficios/>

⁶ Dentro del sistema de consumo colaborativo, pueden constituirse mercados específicos o redistributivos, permitiendo el flujo de bienes destinados a recibir un nuevo uso una nueva utilidad. ESTANCONA PÉREZ, A., “*Carpooling: C2C en el transporte de personas*”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. p.164.

⁷ La economía colaborativa añade sistemas de financiación entre particulares, crowdfunding, o plataformas para compartir. ESTANCONA PÉREZ, A., “*Carpooling: C2C en el transporte de personas*”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. p.164.

específicas de los usuarios/particulares de igual a igual sin la necesidad de tener que acudir a los intermediarios.

Por lo tanto, el modelo de economía colaborativa se contempla en la actualidad como un modelo alternativo a los tradicionales sistemas, y perfectamente eficiente, constituido además mediante un sistema que permite a las partes estar interconectadas gracias a internet y las nuevas tecnologías de la información, y cuyas consecuencias son una serie de ventajas que no podemos pasar por alto.

En primer lugar, el pilar fundamental para el correcto desarrollo y estabilidad de un sistema de economía colaborativa es la gestión de los recursos, que implica la optimización de los mismos, es decir, tratar de buscar la máxima eficiencia posible al compartir los recursos, con motivo de nuestro trabajo, los automóviles con los que los usuarios, que tienen la misma necesidad (desplazarse) ya sea para ir a trabajar o ir de compras, comparten gastos para llegar a sus respectivos destinos, siendo posible como decimos, gracias a un sistema de economía colaborativa, concretamente el conocido como carpooling⁸ del que uno de sus ejemplos más representativos es la empresa Bla Bla Car, (y como se venía pensando), Uber, aunque esta última no parece encajar del todo, como veremos más adelante, en una empresa de carpooling. Esto se debe fundamentalmente a que, a diferencia de una empresa de carpooling como Bla Bla Car, (en la que son los particulares los que contactan entre sí a través de una App para acordar libremente quién pone a disposición su vehículo, sugiriéndonos que existe una relación conductor/pasajero perfectamente variable), en Uber es el particular quién contacta a través de la App con un conductor al servicio de la compañía, por lo que en este caso la posibilidad de decidir quién pone a disposición su vehículo desaparece, ya que existe una subordinación del particular hacia la compañía, que se materializa a través de la aceptación de las condiciones del servicio contratado.

⁸ Este sistema basado en el uso compartido de vehículos se caracteriza por la presencia de una empresa que realiza una labor de intermediación entre conductores y pasajeros que deciden compartir vehículo al compartir también el mismo itinerario, y cuya consecuencia directa es el ahorro. ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. p.166.

Dicho de otro modo, en Bla Bla Car, cualquiera de las personas que decidan viajar juntas pueden adquirir la condición de particular-pasajero, siendo generalmente uno de ellos designado conductor a elección libre entre los viajantes, pudiendo variar perfectamente durante el transcurso del viaje si uno decidiese relevar a quién venía conduciendo, por el contrario en caso de Uber, desde que se aceptan las condiciones, se establece una relación invariable entre solicitante del servicio-pasajero, y el prestador del servicio-conductor, quedando perfectamente diferenciadas estas dos figuras, por lo que las características de esta plataforma difieren bastante de las que caracterizan a las demás plataformas de carpooling, siendo un servicio más parecido al del taxi.

- Otro rasgo característico de la economía colaborativa es el ahorro⁹, consecuencia de una correcta gestión de los recursos, ya que al compartirse un vehículo el gasto que se generaría debido a la utilización del mismo será menor que en caso de que cada persona utilice el suyo de manera individual (ejemplo de ello es Bla Bla Car). Esta característica también puede observarse en el servicio de Uber, ya que aunque la contratación y el pago del servicio se lleva a cabo por un usuario de manera individual, este podría aprovechar el viaje con otros usuarios que le podrían abonar después la parte proporcional del servicio que el usuario había pagado por cada uno de ellos.
- Otro aspecto realmente importante es el desarrollo sostenible, pues forma parte de los elementos clave de una economía colaborativa en la que como bien es sabido, la reutilización de los productos permite alargar su vida hasta su máxima durabilidad, lo que en la actividad del transporte de personas se podría traducir como la

⁹ No obstante la dificultad en orden a determinar el origen del carpooling, el denominador común que ha servido de impulso a esta particular forma de viajar es el ahorro, al resultar un transporte más “económico”. Este ahorro se encuentra estrechamente conectado con la idea de sostenibilidad y colaboración en el uso eficiente de los recursos, cuya proyección en el sector de transportes es conocida como “eco movilidad” y responde de manera exacta a las razones que impulsan la economía colaborativa. ESTANCONA PÉREZ, A., “*Carpooling: C2C en el transporte de personas*”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. p.166.

posibilidad de compartir vehículo, favoreciendo al cuidado del medioambiente al reducirse considerablemente la emisión de gases de efecto invernadero.

También es relevante, como mencionábamos, la ayuda de internet y las tecnologías de la información¹⁰, sin las cuales hubiera sido imposible la materialización de los beneficios que ofrece la economía colaborativa.

Gracias a ello, actualmente encontramos a nuestro alcance una gran variedad de nuevas actividades que pueden ser perfectamente englobadas dentro de los nuevos sistemas de economía colaborativa como Wallapop, Airbnb, Bla Bla Car, dejando a Uber en una situación diferente¹¹ y equidistante entre un servicio de transporte de personas como el taxi y un sistema de economía colaborativa, que como veremos a lo largo del presente trabajo, requerirá de un profundo análisis que permita identificar al sujeto responsable¹²

¹⁰ uno de los factores clave para el desarrollo de estos sistemas de economía colaborativa, en concreto, consumo colaborativo, y sin el cual, muy probablemente no hubiera tenido la repercusión que en la actualidad ha adquirido, es internet y, en concreto, el e-commerce en su modalidad Consumer to Consumer (C2C). De ese modo, la comercialización de bienes y servicios se centra en la relación entre dos consumidores en un plano horizontal, en igualdad de condiciones. ESTANCONA PÉREZ, A., “*Carpooling: C2C en el transporte de personas*”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. p.163.

¹¹ Sin ignorar las múltiples ventajas que ha supuesto los medios de intermediación digital enfocados al intercambio de bienes, servicios y colaboración, cabe destacar que algunos servicios como los enfocados a los transportes, debido a su importancia socio-económica han venido requiriendo de la intervención pública, dejando en ocasiones al descubierto una insuficiente regulación visto el impacto de nuevos modelos de negocio como Uber. RODRIGUEZ DELGADO, J.P., “*Revista general de derecho de los sectores regulados*” en La regulación del transporte colaborativo. Coord. Andrés Boix Palop, Ana María de la Encarnación Valcárcel, y Gabriel Doménech Pascual. Revista Aranzadi. Nº.1. 2018. Consultado el 26/03/2020.

¹² Como toda actividad de circulación, implica una serie de riesgos para los usuarios (accidente o avería del vehículo) de los que se pueden derivar diversos daños personales y/o materiales. Ante tal situación, y la intermediación de plataformas

en atención al papel que representa Ubre en relación al servicio en el que el daño se produce.

2.a.II. Respecto a su influencia

El sistema empleado por Uber, al tratarse de un sistema flexible, genera una serie de ventajas en los usuarios de transporte que difícilmente se pueden encontrar en los sectores tradicionales como el taxi o autobús urbano, ya que a diferencia de estos, Uber, permite al usuario establecer previamente las condiciones del itinerario, de modo que a ojos del usuario del servicio, parece lógico que prefiera un sistema en el que poder elegir el lugar y la hora de recogida en lugar de tener que desplazarse y esperar hasta una parada de autobús, taxi o metro, con la consiguiente problemática que pudiera suponer el hecho de que no se le pueda garantizar la disponibilidad de una plaza en caso de que el autobús se encontrase muy concurrido, por ejemplo, o en el caso de solicitar un servicio de taxi, la inquietud que genera no conocer previamente a la realización del servicio, el precio del mismo, o simplemente el hecho de llegar tarde a una parada o estación ya sea de taxi, autobús o metro, y no poder utilizar el servicio porque como es lógico, este se realizará de manera puntual ignorando los imprevistos de los usuarios, o que el propio servicio se retrase, lo que podría llegar a ocasionar un perjuicio al usuario. Como vemos son muchos los motivos a evitar, por los cuales los usuarios prefieran muy probablemente el servicio de Uber.

En cuanto a los aspectos negativos que ha supuesto la influencia de la economía colaborativa en los medios de transporte público se encuentra, en primer lugar, la reducción de la cuota de mercado que con anterioridad a la irrupción de estos nuevos sistemas de economía colaborativa venían ocupando los sectores de transporte público tradicional, siendo el del taxi el que más ha visto peligrar su situación. Esto se debe principalmente a la sobrepoblación de vehículos etc. en nuestro país originado por la falta de regulación administrativa al no cumplirse con las exigencias del ratio 1/30, puesto que para el desempeño de la actividad de vtc no se requiere de una concesión administrativa, únicamente se exige la obtención de una licencia administrativa que

colaborativas, es necesario dilucidar quién es el sujeto civilmente responsable del transporte”. BASTANTE GRANELL, V., “*Revista de Responsabilidad Civil, Circulacion y Seguro*”. Nº. 6, 2018. págs. 6-20. Consultado el 26/03/2020.

suele oscilar entorno a los 5.000 euros¹³, a diferencia de lo que ocurre con la actividad del taxi que sí está sujeta a concesión administrativa, (siendo la administración quien debe establecer y regular sus tarifas) y para la cual se necesita una licencia cuyo precio ronda los 140.000 euros dependiendo de la ciudad en la que se expidan. Por lo tanto, estas características atribuidas a una falta de regulación sobre el vtc son las que han venido seduciendo a un gran número de conductores cuya proliferación ha sobrepasado los límites esclarecidos en la ley, situación que como veníamos anunciando, ha ocasionado un grave perjuicio a los conductores del sector del taxi al haber un mercado sobrepoblado de conductores vtc que se aprovechan de unas condiciones que en un principio le corresponden a los taxistas y que no respetan los requisitos administrativos que deberían ser exigidos en aras de poder desarrollar su actividad, lo que hace que para los sectores tradicionales resulte mucho más difícil realizar un servicio al tener a día de hoy unos competidores cuya facilidad de adaptabilidad termina haciendo sombra a los viejos competidores. No podemos olvidar tampoco el impacto de los vtc sobre los restantes servicios de transporte públicos de los cuales el servicio de autobús urbano también podría llegar a verse perjudicado, pues el hecho de que existan un número incontrolado de vehículos vtc realizando su actividad en vías interurbanas podría llegar a tener como principal consecuencia la reducción del uso del servicio de autobús que tradicionalmente se venía utilizando, además de que también podría llegar a incidir en la congestión del tráfico en aquellas grandes ciudades que como ya sabemos, es de por sí complicado circular dependiendo de determinadas horas del día y de determinadas fechas o la utilización de los vehículos Uber de los carriles destinados específicamente a taxis y autobuses.

Por estos motivos, las administraciones están cada vez más avocadas a cumplir con la obligación de regularización de estos nuevos servicios, que lejos de frenar su afán, terminaran por provocar a largo plazo la desaparición al menos parcial de los servicios de transporte público tradicionales tal y como los conocemos.

¹³ 20minutos.es (28 de Septiembre de 2018). *¿Cuánto cuestan las licencias de taxi y las licencias de VTC?*. Consultado el 01/05/2020 de <https://www.20minutos.es/noticia/3406986/0/cuanto-cuesta-licencias-vtc-taxi-huelga/>

2.B. CONSECUENCIAS DE LA ESTIMACIÓN DE UBER COMO EMPRESA DE TRANSPORTE: ANÁLISIS DE LA STJUE DE 20 DE DICIEMBRE DE 2017, ASUNTO C-434/15, ASOCIACIÓN PROFESIONAL ELITE TAXI C. UBER SYSTEMS SPAIN S.L.

2.b.I UBER como empresa de transporte no-colaborativo

Llegados a este punto debemos comenzar a despejar algunas dudas sobre las diferencias y semejanzas que, a nuestro juicio existen entre Uber, y una empresa de economía colaborativa como tal.

Es cierto que Uber comparte algunos aspectos con las plataformas de economía colaborativa que funcionan en la actualidad, puesto que también se nutre de las herramientas que ofrece internet¹⁴, y que gracias a las mismas, permiten que los usuarios mediante la aplicación telefónica puedan solicitar un servicio económico acorde a sus necesidades, donde en muchas ocasiones el abanico de posibilidades que ofrece el servicio de esta compañía no puede ser encontrado en las empresas o compañías tradicionales, que vienen desarrollando un modelo de negocio prácticamente inflexible, como es el sector del taxi, lo que provoca que los usuarios se vean seducidos por los nuevos modelos de economía colaborativa, como Airbnb, Bla bla car, entre los que comúnmente se sitúa a Uber.

Pero lo cierto es que la clasificación de Uber no está exenta de polémica¹⁵, ya que a grandes rasgos se la podría llegar a considerar empresa de economía colaborativa, en el

¹⁴ “La aparición de potentes medios de intermediación digital ha permitido que quienes ofrecen bienes o servicios estén hoy en contacto privilegiado con los posibles interesados en disfrutar de ellos como nunca había ocurrido en la Historia. RODRIGUEZ DELGADO, J.P., “*Revista general de derecho de los sectores regulados*” en *La regulación del transporte colaborativo*. Coord. Andrés Boix Palop, Ana María de la Encarnación Valcárcel, y Gabriel Doménech Pascual. Revista Aranzadi. Nº1. 2018. Consultado el 26/03/2020.

¹⁵ La actividad que desempeña Uber suscita una serie de problemas, puesto que difiere de los principales servicios de internet destinados al transporte compartido de personas, y aunque estos se encuentran estrictamente regulados por la administración, el nuevo escenario plasmado por Uber requerirá de una regulación

que las partes (usuarios) se pone en contacto con el conductor del servicio mediante la aplicación móvil, y este a su vez pone a disposición su propio vehículo para la realización del servicio, como ocurre en el caso de la conocidísima aplicación Bla bla Car, de modo que esto podría entenderse como una acción de colaboración o de “compartir vehículo” (al margen de interpretación que pueda hacerse de la contraprestación recibida por el conductor), pero en la práctica, la actividad de Uber es bien distinta, puesto que bajo la apariencia de un servicio colaborativo de transporte pactado libremente entre partes, existe una situación triangular de subordinación de las dos partes más débiles¹⁶ a las condiciones establecidas por Uber, en la que el conductor cuando genera unos beneficios por el servicio prestado, podría hacernos pensar que están destinados únicamente a sufragar los gastos de su vehículo por el desplazamiento realizado, más conocido como gastos compartidos, pero una parte de los mismos corresponden a la facturación por comisión¹⁷ que recibe la empresa por el servicio prestado.

Esto nos sugiere que más que una empresa de economía colaborativa es una especie de híbrido entre una empresa de economía colaborativa y una empresa tradicional con la cual tiene más en común, ya que realmente existen ciertas características en la forma en la que los conductores de Uber han de prestar el servicio (más propias de enumerar en un trabajo sobre jurisdicción laboral que en el presente trabajo), que hacen que se asemeje más a un trabajo común por cuenta ajena, pero que necesitamos explicar para

específica. VELASCO SAN PEDRO, L. A, “*El Consumo Colaborativo en el Transporte de Personas*” en Diario la ley N° 8601. 2015. págs 6-20. Consultado el 26/03/2020.

¹⁶ En la relación triangular que se establece en el servicio de Uber, la relación no obedece a la típica situación entre cliente-usuario y empresa-prestadora del servicio, pues en este caso, tanto el usuario del transporte como el conductor (que trabaja para la empresa pero por cuenta propia), son a todos los efectos, las partes débiles de la relación al tener que aceptar las condiciones que les impone la empresa.

¹⁷ Todo chofer de Uber debe dejar una comisión a la empresa del 25 % de cada servicio de transporte. *Dinero y trabajo: Cuanto gana un Uber*. Consultado el 14/04/2020 de <https://dineroytrabajo.com/cuanto-gana-uber/>

comprender por qué Uber no es a nuestro juicio, una empresa que pueda ser considerada empresa de economía colaborativa en todos sus aspectos.

Uber se asemeja más a un servicio de transporte tradicional por cuenta ajena (no exento de polémica debido a sus abusivas condiciones) que a una empresa de economía colaborativa, esto se debe a que no existe una relación muy permisiva por parte de la empresa que permita una cierta libertad o autonomía al conductor, pues se encuentra sujeto a unas rígidas condiciones establecidas por la empresa para la que realiza el servicio como cualquier trabajador por cuenta ajena, con la peculiaridad de que el conductor ha de poner su vehículo a disposición del servicio, además de que debe darse de alta como autónomo, lo que en cierta medida hace que se asemeje a los servicios de mensajería prestados por cuenta propia mediante contratos de colaboración profesional, por lo tanto al existir varios de los elementos propios de una relación laboral¹⁸ tradicional junto con otros propios de una relación de colaboración profesional, sería más conveniente hablar de una empresa de transporte con la que colaboran conductores autónomos que de una empresa de economía colaborativa cuya principal característica es como su propio nombre indica, la colaboración en un plano horizontal, en igualdad de condiciones¹⁹ y que desde luego no se cumple en esta actividad, de modo que en el

¹⁸ Como establece el artículo 1 sección 1ª del texto refundido del estatuto de los trabajadores del año 2015, para que existe relación laboral deben darse ciertos elementos (voluntariedad, retribución, ajenidad, dependencia, y ha de realizarse a título personal). De estos elementos la ajenidad plantea ciertas dudas, puesto que los medios de producción han de pertenecer al empresario, pero en el caso de Uber el vehículo utilizado no pertenece a la empresa sino que es propiedad del conductor, por lo que tampoco podríamos hablar estrictamente de una relación laboral al ser este último elemento característico de una actividad desarrollada a través del modelo de economía colaborativa. España. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 2015. Consultado el 24/04/2020.

¹⁹ Como es común en una plataforma de carpooling, la relación que se establece entre las partes reviste una enorme peculiaridad, al tratarse de una relación jurídico/contractual distinta de las habituales, pero que faculta la libertad contractual, en otras palabras, se trata de un contrato atípico en el que se plasma perfectamente la autonomía de la voluntad de las partes quedando sometidas a los

futuro esta actividad con características atípicas será merecedora de una regulación específica.

2.b.II. Consecuencias de su estimación

Despejadas algunas dudas sobre la actividad que desempeña Uber, es el momento de conocer también la valoración entorno a su actividad por parte del TJUE.

La sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de diciembre de 2017 ha supuesto un antes y un después, no en la actividad que venía desarrollando Uber como tal, puesto que no se ha visto afectada de manera significativa, sino en el marco legal en el que esta se amparaba, y por consiguiente en una serie de normativas tanto europeas como estatales que ha de cumplir en aras de poder continuar con su actividad. Es por ello que las consecuencias que dimanen de dicha sentencia merecen ser explicadas partiendo desde la situación inicial en la que se encontraba Uber.

La actividad que se encontraba desempeñando Uber no pasaba desapercibida del mismo modo que no se le aplicaba ningún tipo de control, situación que empezó a cambiar cuando el juzgado de lo mercantil número tres de Barcelona planteó concretamente cuatro cuestiones prejudiciales al TJUE, dos de ellas, trataban sobre la calificación de la actividad de Uber, en base a las Directivas 2000/31 y 2006/123 y del Tratado FUE y mediante las mismas, el juzgado de lo mercantil número tres de Barcelona buscaba la manera de esclarecer si la actividad que venía desarrollando Uber se encontraba bajo el ámbito de aplicación de las mismas, así como en algunas disposiciones del FUE que versaban sobre la libre prestación de servicios.

Desde sus orígenes, Uber se definía a sí misma como un servicio electrónico de intermediación, ya que como bien sabemos, su principal objetivo consistía en poner en contacto mediante una sencilla aplicación móvil, a usuarios que desean un servicio de transporte con conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo a cambio de

parámetros de moral y orden público recogidos en el art. 1.255. Cc. ESTANCONA PÉREZ, A., “*Carpooling C2C: En el transporte de personas*”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-abril. 2015. pág. 166.

una remuneración, y para ello venía realizando su actividad amparándose en el principio de libertad de prestación de servicios del art 56 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante TFUE), así como por las directivas 2006/123 y 2000/31. Tanto del artículo como de las directivas hablaremos más adelante.

también debemos mencionar que otro de los argumentos de Uber consistía en alegar que su actividad además de realizarse mediante un servicio electrónico de intermediación, también consistía en una plataforma de economía colaborativa, lo que suponía una novedad muy atractiva para los usuarios, hecho que ocasionó el descontento del sector tradicional del taxi, que viendo que su cuota de mercado se estaba viendo considerablemente afectada, decidió demandar a Uber por competencia desleal, al excederse en la manera en la que esta venía prestando sus servicios, ya que estos se realizaban mediante algunas prácticas que en principio, solo estaban reservadas al sector del taxi²⁰, como por ejemplo, la utilización del espacio público señalizado exclusivamente para el taxi.

En un primer momento, la ventaja que permitía que Uber actuara bajo el amparo del art 56 del TFUE, del principio de libertad de prestación de servicios, consistía en que mediante el citado artículo no le resultaba exigible ninguna licencia por parte del estado español, situación que cambió drásticamente tras la jurisprudencia dictada por el TJUE, al considerar que Uber realmente cumple con una serie de requisitos que le

²⁰ Como señalan diversos informes de la CNMC, referentes a la diferentes formas de contratación entre taxi y vtc, plasmadas en el Real Decreto 1057/2015, la CNMC señaló que el taxi opera a través de tres vías diferentes que son, la contratación de vehículos que circulan por la vía pública, la contratación de vehículos estacionados en zonas habilitadas, y los vehículos previamente contratados mediante una centralita o emisora de taxi o cualquier otro medio, mientras que en el caso del arrendamiento de vehículos con conductor solo tienen permitido este último segmento, en su caso la APP móvil a través de la cual se ofertan los vehículos disponibles. España. Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. (2018) *Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17)*. Consultado el 16/11/2019 de https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf

hacen constitutivo²¹ de un servicio de transporte. De modo que atendiendo al fallo, se determinó que debía aplicársele el art 58²² apartado 1 del TFUE.

El TJUE consideró, por lo tanto, que la actividad que desempeñaba Uber referida a la libre circulación de servicios en materia de transportes, se encuadraba en la política común de transportes, y como consecuencia, estos servicios están excluidos del ámbito de aplicación de la Directiva 2006/123 del parlamento europeo y del consejo de 12 de diciembre de 2006 relativa a los servicios en el mercado interior.

Por otro lado Uber también venía amparándose por lo dispuesto en la directiva 2000/31/CE del parlamento Europeo y del consejo de 8 de Junio de 2000, relativa a determinados aspectos jurídicos de los servicios de la sociedad de la información, concretamente el comercio electrónico en el mercado interior, pero lo cierto es que en

²¹ Uber está indisociablemente vinculado a un servicio de transporte, y por lo tanto, ha de calificarse de «servicio en el ámbito de los transportes. Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea , *«Procedimiento prejudicial — Artículo 56 TFUE — Artículo 58 TFUE, apartado 1 — Servicios en el ámbito de los transportes — Directiva 2006/123/CE — Servicios en el mercado interior — Directiva 2000/31/CE — Directiva 98/34/CE — Servicios de la sociedad de la información — Servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos — Exigencia de una autorización»*. Consultado el 28/10/2017, de <http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=ES&mode=req&dir=&occ=first&part=1>

²² La libre prestación de servicios, en materia de transportes, se regirá por las disposiciones del título relativo a los transportes. Abogacía Española (2017). *La justicia Europea considera que la actividad de Uber es un servicio de transportes regulable por los estados miembro*. Consultado el 28/10/2017, de <https://www.abogacia.es/2017/12/20/sentencia-tjue-sobre-uber-el-servicio-de-puesta-en-contacto-con-conductores-no-profesionales-prestado-por-uber-esta-comprendido-en-los-servicios-en-el-ambito-de-los-transportes/>

términos legales, Uber ya no podrá seguir amparándose en estas directivas como aludió²³ el abogado general Maciej Szpunar.

La consecuencia de este amparo deliberado a una normativa errónea por parte de Uber y su posterior facilidad para adaptarse a las nuevas situaciones del mercado aprovecharse de las nuevas tecnologías es lo que ha permitido a la compañía perpetuarse durante estos años, logrando además la fidelidad de sus usuarios, permitiendo al mismo tiempo que los conductores que prestan este servicio, lejos de recurrir ocasionalmente a este sistema hayan visto una oportunidad laboral digna de ser aprovechada de forma continuada, y que también haya sido posible la continuidad de Uber gracias a la satisfacción mostrada por los usuarios de este sistema.

Aunque tampoco se debe ignorar otro factor que ha sido determinante en el auge de esta compañía, pues es sabido que Uber, quién en un principio no resultaba muy conocida fue haciéndose paulatinamente más popular gracias entre otras cosas, al efecto rebote producido por las críticas recibidas por el sector del taxi, que lejos de conseguir desestabilizar a Uber al tratar de proyectar una imagen negativa en los usuarios, ocasionó que este llegara a ser cada vez más conocido gracias a la enorme publicidad que se la estaba haciendo de forma indirecta a través de todos los medios de comunicación.

La conclusión que podemos obtener del fallo de esta sentencia nos hace ver que la actividad de Uber así como cualquier actividad cuya legalidad en principio se encuentre cuestionada, siempre podrá ser objeto de un detenido estudio que permita esclarecer si las actividades que se pretenden desempeñar se encuentran perfectamente amparadas

²³ En palabras del TJUE, “la plataforma colaborativa que constituye Uber, no presta un servicio de la sociedad de la información sino de transporte, alegando que Uber ha conseguido crear oferta, y además controlarla”. Abogacía Española (2017). *La justicia Europea considera que la actividad de Uber es un servicio de transportes regulable por los estados miembro*. Consultado el 28 de Octubre de 2017, de <https://www.abogacia.es/2017/12/20/sentencia-tjue-sobre-uber-el-servicio-de-puesta-en-contacto-con-conductores-no-profesionales-prestado-por-uber-esta-comprendido-en-los-servicios-en-el-ambito-de-los-transportes/>

por la normativa a la que se alude o si por el contrario merece un encuadramiento diferente, hecho que en ocasiones pueda despertar la necesidad de elaborar una normativa específica tanto a nivel europeo como a nivel estatal, al existir una serie de características que hacen que el servicio de Uber pueda ser encuadrado, en ausencia de normativas más específicas a nivel estatal, bajo una serie de directrices a nivel europeo ya existentes que son las que más se adecuan a su actividad, de modo que para poder culminar con la tarea de que Uber pueda desarrollar su actividad con total normalidad, en ausencia de conflicto con otros sectores será necesario seguir las recomendaciones del TJUE que permiten que sean los estados miembro quienes deban regular las vías mediante las cuales Uber desarrolle su actividad al establecer las restricciones que estimen oportunas para la consecución de una actividad que en el futuro pueda ser desarrollada con total normalidad en armonía con los demás sectores del transporte.

3. LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN EL TRANSPORTE TERRESTRE DE PASAJEROS

3.A. TIPOLOGÍA DE ACCIONES DE RESPONSABILIDAD CIVIL CONCURRENTES

3.a.I. Acción de responsabilidad civil contractual vs extracontractual. Análisis de la objetivación de las acciones de responsabilidad extracontractual

Llegados a este punto, es imprescindible mencionar brevemente para poder comprender nuestro trabajo, en que consiste la responsabilidad civil, así como la tipología empleada para el desarrollo del mismo. La definición de Responsabilidad Civil hace referencia a un mecanismo jurídico que se focaliza en reparar el daño²⁴ causado a la víctima en lugar de sancionar o condenar al causante del daño, de modo que su naturaleza es

²⁴ La responsabilidad civil no cumple una función sancionatoria frente al autor del daño, sino que trata de compensar del mismo a la víctima, es decir, trata de resarcir a la víctima de las consecuencias del daño.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*, 3ª edición. Civitas, 1993, P. 60.

únicamente preparatoria, pero antes de dar paso a su tipología, también debemos hacer una breve pero interesante mención al amparo constitucional que brinda nuestra carta magna respecto de la responsabilidad civil, partiendo de la idea de que toda persona tiene un derecho constitucionalmente reconocido a no sufrir daño contra sus bienes o derechos, es por ello que los artículos constitucionales que sientan las bases de la responsabilidad civil, imprescindible en nuestro trabajo son el derecho a la vida y a la integridad física y moral recogidos en el artículo 15 CE (en alusión a los daños personales) , y el derecho a la propiedad privada recogido en el artículo 33.1 CE (en alusión a los daños materiales).

En cuanto a su tipología, debemos destacar de entre todas sus variantes, dos tipos de responsabilidad civil, la contractual y la extracontractual, de las cuales esta última será objeto de mayor atención para el desarrollo de nuestro trabajo, dependiendo de la situación en la que pudiese llegar a incurrir Uber cuando uno de sus conductores le generase un daño a un tercero , lo que generaría para la compañía unas consecuencias jurídicas u otras dependiendo de la responsabilidad que pudiera recaer sobre la misma.

También debemos matizar que el perjuicio ocasionado se produce con motivo de la circulación, (conformando para ello un criterio de imputación de responsabilidad basado en el riesgo creado²⁵), cuando debido a la producción de unos hechos inusuales pero probables en la prestación del servicio, llega a materializarse un daño, y que en la práctica conocemos que es en la mayoría de los casos, el resultado de un accidente de circulación, el escenario más común y el más interesante a efectos de nuestro trabajo.

De modo que resulta imprescindible diferenciar, en primer lugar, las características que motivan la aplicación de cada régimen de responsabilidad, favoreciendo en segundo lugar la determinación de existencia o inexistencia de relación entre las partes, así como la identificación del sujeto causante del daño a efectos de la imputación de la responsabilidad, que en la práctica, ante un supuesto de accidente de

²⁵ Se parte de la idea, expresamente enunciada en la ley, de que se trata de una responsabilidad fundada en el riesgo creado, aun cuando este criterio resulta después notoriamente modalizado. DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*, Civitas. 1999. P. 128.

tráfico quedaría esclarecido a través del correspondiente parte amistoso²⁶ cumplimentado entre las partes, o bien del atestado que levantarían las autoridades policiales cuando existan ciertas desavenencias que dificulten la asunción de responsabilidad por una de las partes implicadas en el siniestro.

Por lo que en primer lugar debemos conocer en que consiste la responsabilidad civil contractual, que atendería a situaciones en las cuales previamente se ha establecido un acuerdo entre partes (el transportista de viajeros-conductor de Uber y cliente-usuario de transporte) Este acuerdo reviste la forma de contrato²⁷, y en el caso de Uber consiste en una serie de condiciones que el usuario tiene que aceptar obligatoriamente al acceder a la aplicación móvil para registrarse y solicitar el servicio.

Por lo que vamos a analizar un ejemplo que nos permita entender cómo se generaría la responsabilidad contractual puesto que la relación entre conductor y usuario se ha establecido mediante contrato, y en este caso la obligación contractual que vincula al conductor implica velar por el correcto desarrollo del servicio, de modo que el elemento fundamental para poder hablar de responsabilidad contractual es el acuerdo o contrato previo que vincula a las partes, aunque también es cierto que derivado del incumplimiento pudieran darse no una única situación lesiva como es el incumplimiento per sé, sino que pudiese tener a su vez una infinitud de posibles consecuencias perjudiciales para el usuario del servicio, (como llegar tarde al trabajo, o a la vista de un juicio, por ejemplo) , que podrían ser entendidas como un daño secundario o perjuicio, y que sería consecuencia de la falta de voluntad de

²⁶ El parte amistoso o “declaración amistosa de accidente” es un documento válido en toda la unión europea que permite a ambas partes declarar el siniestro a sus respectivas compañías para evitar situaciones conflictivas. Legálitas (2015). *¿Qué es un parte amistoso?*. Consultado el 30/12/2019, de <https://www.legalitas.com/abogados-para-particulares/actualidad/consultas-frecuentes/contenidos/Que-es-un-parte-amistoso>

²⁷ La responsabilidad contractual presupone una relación preexistente, que de ordinario es un contrato, pero que, en general, como enseña la sentencia de 3 de octubre de 1968, puede ser cualquier otra relación jurídica que conceda un medio de derecho específico para su resarcimiento. De Ángel Yaguez, R., *Tratado de Responsabilidad Civil*. 3ª edición, Civitas. 1993. p. 15.

cumplimiento de la obligación de prestar correctamente el servicio por parte del conductor, considerados una responsabilidad contractual secundaria, ya que la responsabilidad originaria consistiría en el hecho de reparar o indemnizar por el incumplimiento del servicio prestado, consistiendo en la restitución del importe por el precio del servicio al usuario afectado.

De modo que, para poder entenderlo de manera práctica, vamos a poner el ejemplo de un usuario que por primera vez decide contratar el servicio de Uber, para ello accede a la aplicación móvil, se registra con su número de móvil y correo electrónico, y tras establecer el itinerario, elegir al conductor y efectuar el correspondiente pago por el servicio, acuerda su recogida en el centro de Santander.

Si en el trayecto del itinerario establecido, entre Santander y Torrelavega por ejemplo, el conductor decidiese desviarse tratando de justificar su acción alegando que necesita comprobar la presión de los neumáticos, por ejemplo, y tras estacionar el vehículo en las afueras de un polígono, y ante la ausencia de tránsito en el lugar, decidiese asaltar al usuario a punta de navaja, sustrayéndole su teléfono móvil y su cartera, pensaríamos en un primer momento que el perjuicio ocasionado es únicamente el robo producido, y a grandes rasgos así podría parecer, pero la relación no es tan sencilla, puesto que aunque el hecho que resulta más alarmante sea el robo, el principal daño ocasionado consistiría en el incumplimiento de la obligación que deriva del acuerdo, es decir, el incumplimiento del servicio de transportar al usuario desde Santander hasta Torrelavega, y además, como consecuencia de dicha obligación incumplida, o más bien acto seguido, se ha producido el robo, es decir, sería la acción intencionada del conductor la que propicia en primer lugar el incumplimiento del contrato, seguido de un acto dañoso y también intencionado como es en este caso el robo, por lo que realmente son dos los hechos dañosos que guardarían relación con el contrato o acuerdo, puesto que el incumplimiento deriva del contrato, y en el caso del robo, aunque esta última situación lógicamente no se contemplaba en el acuerdo, es una situación que deriva del mismo, ya que resulta sencillo entender que dicho robo no se hubiese producido entre las partes específicas conductor- usuario, si ambos no hubiesen quedado vinculados por el contrato.

Como vemos, este tipo de situaciones atípicas de las que hablamos no suponen demasiada problemática en cuanto a su valoración a efectos de ser encuadradas bajo el

respectivo régimen de responsabilidad, pues se aprecia con bastante claridad que debido a sus características motivan la aplicación del régimen de responsabilidad contractual.

Pero no podemos ceñirnos únicamente a esta conclusión, ya que también debemos tener en cuenta que existe un rasgo inherente a la conducta de todo ser humano que generalmente se traduce en hacer todo lo posible por evitar el daño, y mas aún cuando la persona es un conductor de un servicio de transporte, que constituye una actividad de riesgo. Por ello, debemos aludir a algunos autores que valoran positivamente²⁸ el contenido de algunas sentencias que tienen por objeto establecer los criterios de obligación moral encaminados a prevenir el daño.

Por lo tanto, partiendo de estas ideas, resulta comprensible que para que pueda garantizarse tanto la seguridad y la integridad, como un posterior resarcimiento de los daños que pueda sufrir un usuario del servicio cuando su seguridad e integridad resulten afectadas, se emplee la mencionada doctrina que implica que la responsabilidad aplicable al conductor de Uber sea de manera indiscutible extracontractual, ya que el bien superior protegido y que con motivo de la actividad sufre un riesgo considerablemente alto es la vía del usuario.

En este punto ya somos conscientes de que la responsabilidad que recae sobre el conductor de Uber es extracontractual pese a que este estuviera previamente vinculado con la víctima- pasajero a través del contrato de prestación del servicio y no haya llegado a producirse un accidente.

Pero para terminar de configurar este apartado, las situaciones que más nos interesa son aquellas en las cuales las personas sufren daños como consecuencia de colisiones, atropellos, o accidentes de tráfico, derivados de la actividad de Uber, pudiendo ser los sujetos perjudicados de distinta consideración:

²⁸ Pese a que el daño resultante de la obligación de custodia o seguridad debería considerarse como contractual, si la lesión afecta a un bien de máximo valor -en el caso que nos ocupa, vida o integridad física- existe una tendencia a considerarlo extracontractual, por el hecho de que tales bienes o derechos no pueden ser objeto de contrato. REGLERO CAMPOS, L. F., *Tratado de responsabilidad civil*. 5ª edición, Tomo II, Cizur Menor, 2014, p. 998.

- pasajeros sin ningún tipo de vínculo²⁹ previo, es decir, ocupantes de terceros vehículos, o peatones independiente del servicio de Uber.
- pasajeros con los cuales sí que existe vínculo, es decir, un pasajero-usuario de Uber.

En ambos casos, al tratarse de un daño provocado con motivo de la circulación, es necesario un tratamiento específico que está más que justificado debido al alto riesgo que entraña debido a la actividad a la que pertenecen³⁰, pues conlleva un riesgo considerablemente adicional tanto para los conductores y usuarios, como para terceras personas.

Pero antes de perfilar la responsabilidad extracontractual en la que pudiera incurrir Uber como integrante de una actividad riesgo como es el transporte, debemos mencionar la evolución que ha experimentado la responsabilidad civil extracontractual, remitiéndonos a sus orígenes con la lex aquiliana³¹ del año 62 A.C, que contemplaba un sistema de responsabilidad estático, basado en la culpa del agente³², es decir, una

²⁹ Existiendo vínculo, hablaríamos de un usuario de Uber, en caso contrario hablaríamos de particulares ajenos al servicio de Uber.

³⁰ Es notorio el riesgo de daños que para las personas y las cosas en la vida actual entraña el uso y circulación de vehículos a motor y el constante aumento de los accidentes de todo tipo que de ello derivan. DÍEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*. Civitas. 1999. P. 127.

³¹ Junto a las denominaciones “responsabilidad extracontractual” y “responsabilidad civil” que son las más frecuentes y que a menudo se utilizan de forma alternativa, es también usada, a veces, la responsabilidad aquiliana, derivada del nombre Lex Aquilia, que en roma sancionó la responsabilidad a que nos referimos. DE ANGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 14.

³² Suelen emplearse también, para designar los supuestos que encierran responsabilidad civil, las expresiones culpa extracontractual y culpa aquiliana. Con estas denominaciones se pretende reflejar, más que el resultado (el deber de responder), la causa generatriz del mismo, es decir, la reprochabilidad de la conducta del responsable (“culpa” en sentido amplio). DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 14.

responsabilidad extracontractual o aquiliana, denominada subjetiva, y basada en la culpa del sujeto causante.

Este sistema de la responsabilidad es el que ha ido configurando de manera gradual nuestro actual sistema jurídico, pues concretamente en el artículo 1902 del código civil se establece que la responsabilidad extracontractual consiste en un sistema subjetivo, y por lo tanto responde a la idea individual de la culpa³³.

Por lo que a priori parecería razonable entender que en base a este sistema subjetivo, siempre que concurra la culpa-responsabilidad del conductor, surgiría la obligación de indemnizar, pero para garantía del perjudicado, se ha venido aplicando un nuevo sistema denominado objetivo, que permite en determinados casos la exoneración del causante del daño mediante la aplicación de ciertas reglas³⁴, ya que como mencionábamos hace un momento, nuestro trabajo trata sobre una actividad que merece un trato especial debido a la peligrosidad que entraña y que a tenor de lo dispuesto en el apartado 2.b.2 de nuestro trabajo, (consideración de Uber como empresa de transporte) implica su sometimiento a un especial régimen de responsabilidad³⁵ que

³³ El autor del daño responde porque se ha producido por su culpa. Expresado de otra forma, está obligado a indemnizar quien ha actuado mal, quien, por lo menos, ha cometido una imprudencia en el obrar. No debe responder del daño por tanto, el que se ha comportado con la diligencia debida. DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 52.

³⁴ En el caso de los daños corporales, se contemplan dos causas de exoneración, la culpa exclusiva del perjudicado y la fuerza mayor extraña a la conducción o al funcionamiento del vehículo. DIEZ PICAZO, L., *Derecho de daños*. Civitas. 1999. P. 128.

³⁵ La especial peligrosidad de las actividades de transporte de personas llevó al legislador, en la elaboración del TRLGDCU, a introducir un régimen especial de responsabilidad imputable a la empresa transportista por daños sufridos por sus usuarios (art. 148. TRLGDCU). ESTANCONA. PÉREZ, A., *Transporte terrestre de pasajeros: contratación responsabilidad y seguro*. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. p. 113.

no es otro que el de la responsabilidad objetiva, cuya finalidad es la de garantizar el resarcimiento de los daños personales provocados en el desarrollo de una actividad considerada peligrosa ,y es por ello por lo que la doctrina jurisprudencial ha venido experimentando una evolución³⁶, propia de una sociedad moderna, que ha permitido dotar de unas mayores garantías al usuario perjudicado, haciendo a este merecedor de un tratamiento más novedoso que permita una mayor protección a las víctimas, en nuestro caso, las de accidente de tráfico, puesto que es comprensible la alta probabilidad³⁷ de riesgo y resultado dañoso de esta actividad, de modo que para poder garantizar una mayor protección se comenzó a dar paso a un sistema novedoso que consistía en que para garantizar el resarcimiento³⁸ de los daños personales, la persona causante del daño debía responder simplemente por haberlo causado, independientemente de cual fuera su conducta.

Ahora, comprendida esta tendencia vemos claro el tratamiento que debería serle de aplicación a la actividad de Uber, y es que gracias a esa tendencia, se permite que siempre que se cause un daño a un tercero , este pueda ser indemnizado independientemente de que el conductor de Uber haya obrado o no de mala fe, es decir, como ha generado un daño, deberá responder de él, y para ello se tienen en cuenta

³⁶ Dicha evolución se ha producido paralela a la sustitución del concepto de *culpabilidad* – como elemento como elemento básico y nuclear de la obligación de responder frente a otro por el daño causado -- por otro concepto, el de *seguridad*, que se entiende debe presidir, cada vez más, las relaciones entre los miembros de una sociedad muy tecnificada, desarrollada y compleja”. PERÁN ORTEGA, J., *La responsabilidad civil y su seguro*. Tecnos. 1998. P. 21.

³⁷ Debe indemnizar el daño solo por haberlo ocasionado, o si se quiere, por haber realizado una actividad apta para producir el riesgo. DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*. 3ª edición. Civitas. 1993. p. 53.

³⁸ En cambio, faltando el contrato, in lege Aquilia et levissima culpa venit: por mínima e insignificante que sea la culpa del agente (“cualquier género de culpa o negligencia”), indica el inciso final del art. 1.089), vendrá obligado a reparar (todo) el daño causado. DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil*. 3ª edición. Civitas. 1993. p. 21.

determinados elementos³⁹, pero teniendo siempre en cuenta que existen algunos supuestos en los cuales el conductor podría verse exonerado de culpa, como veremos más adelante.

Por regla general, en una situación en la que un conductor de Uber provocase un daño (accidente, colisión, atropello), con resultado dañoso para un tercero, si atendiésemos a la aplicación de la clásica tendencia subjetiva, para que a ese conductor de Uber se le pudiese imputar responsabilidad por el daño causado, tendría que ser el perjudicado⁴⁰ quien demostrase que el daño que ha sufrido ha sido provocado mediante una acción de manera consciente y deliberada por el conductor de Uber, algo en ocasiones muy difícil de probar y que podría dejar sin protección a la víctima.

Pero por el contrario, si la misma situación se contemplase bajo una lupa objetivadora, al tener en cuenta el factor de riesgo de la actividad, se aplicarían otras fórmulas, como la inversión de la carga de la prueba, lo que implicaría que en este caso el conductor de Uber como sujeto causante del daño, tendría que ser quien demostrase que actuó correctamente para evitar ese daño, y en consecuencia debería probar que el responsable del accidente es el perjudicado que mediante su conducta lo ha provocado, siendo aquí donde surgiría un nuevo escenario, en el que en caso de poder demostrarse la culpa exclusiva del usuario perjudicado, el conductor de Uber quedaría exonerado, y del mismo modo debemos mencionar que también quedaría exonerado si el

³⁹ Al tratarse de mecanismos que garanticen la protección del perjudicado por daños personales, como son la culpa exclusiva del perjudicado y la causa de fuerza mayor, se emplea la fórmula de la inversión de la carga de la prueba, que implica que deba ser el causante del daño quien demuestre la causa o causas de exoneración, es decir, deberá probar la culpa exclusiva del perjudicado y la causa de fuerza mayor. DIEZ PICAZO, L., *Derecho de Daños*, 1ª edición, Civitas. 1999. p 129.

⁴⁰ Quién sufre un daño debe probar, no solo que es el resultado de la actividad del agente, sino que es consecuencia de una acción humana como tal, esto es, con conciencia y voluntad. En suma, la víctima ha de probar la culpa del autor del daño. DE ÁNGEL YAGUEZ, R., *Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición*. Civitas 1993. P. 53.

accidente se hubiese producido debido a causas de fuerza mayor, como por ejemplo una fuerte racha de viento.

Ya en la práctica, la casuística es muy variada, pues partimos del hecho de que si un coche de Uber llegase a verse involucrado en la producción de un daño deberíamos tener claro que, a priori, y atendiendo al desarrollo de nuestro trabajo, por mucho que el conductor de Uber sea responsable del daño al haberlo producido, (responsabilidad objetiva) si se diesen los elementos necesarios para demostrarse que el perjudicado, en cualquier de sus formas, o bien como peatón, tomó la decisión por cruzar por donde no debía (cruzando con el semáforo en rojo, o en una zona sin señalización) o bien como conductor de otro vehículo ignoró las normas de seguridad vial exponiéndose a sufrir un accidente (saltándose un semáforo en rojo, no deteniéndose en un stop), o bien como ocupante que mediante una acción temeraria llegase a sufrir un daño, se llegaría a la conclusión de que el conductor de Uber aunque en un primer momento hubiese sido considerado sujeto responsable por responsabilidad objetiva, quedaría exonerado de responsabilidad, pero en ausencia del cumplimiento de alguna de estas condiciones, la situación parece preocupante pues como veremos más adelante no se observa de forma clara la garantía de protección de los perjudicados por este servicio.

3. a. II. Acción de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas

Continuando con el desarrollo de este trabajo debemos agradecer la clasificación de Uber por el TJUE como empresa de transporte, lo cual nos va a permitir conocer aún mejor la relación existente entre la actividad prestada por Uber y la administración pública para determinar si esta es responsable y en qué casos, por los daños ocasionados al particular - usuario⁴¹ de Uber que con motivo de la prestación del servicio se generen, y si este último es considerado un servicio de transporte público⁴²,

⁴¹ los particulares, en los términos establecidos por la ley, tendrán derecho a ser indemnizados por toda lesión que sufran en su cualquiera de sus bienes y derechos, salvo en los casos de fuerza mayor, siempre que la lesión sea consecuencia del funcionamiento de los servicios públicos. España. Constitución Española 1978. *Boletín Oficial del Estado*. 29 de Diciembre de 1978. Art. 106.2.

⁴² Aquella actividad de contenido económico y asistencial, que bajo la responsabilidad de una administración es prestada de forma continua y universalmente para

aunque en un primer momento la tarea no se antoje sencilla, pues como veremos a continuación, las características del servicio de Uber, difieren bastante de las características de los servicios de transporte público tradicionales, por lo que el derecho de los usuarios a ser indemnizados frente a la administración podría quedar insatisfecho, sin perjuicio del reconocimiento de los derechos⁴³ que amparan a todos los usuarios de los servicios públicos y que en principio, también deberían de amparar a los usuarios de Uber.

Por ello es conveniente comenzar definiendo los elementos necesarios de la actividad de transporte de personas que vinculan a ambos sujetos (Administración Pública-Uber), aclarando en primer lugar que Uber es una empresa privada de transporte de personas, cuya actividad es desarrollada por terceros que son considerados socios - conductores pero autónomos⁴⁴, cuya actividad ha venido escapando en cierto modo del

satisfacer necesidades esenciales de una colectividad social. López, C., (n.d.). *Servicio público*. Consultado el 5/12/2019 de <https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAA AAAAEAMtMSbFljTAAAUMTQ3MTtbLUouLM DxbIwMDCwNzAwuQQGZap Ut-ckhlQaptWmJOcSoAXqUo0DUAAAA=WKE>

⁴³ Los ciudadanos, como sujetos de derechos, disponen de una serie de garantías frente al actuar de la administración. La primordial, el principio de legalidad, constituye la línea que debe guiar a ésta, desde el sometimiento a la ley y al derecho. Al mismo tiempo, otra, la responsabilidad patrimonial se reconoce como la garantía jurídica que disponen los ciudadanos frente a cualquier actuación de los poderes públicos que perjudique sus intereses. Ararteko, Defensoría del pueblo vasco (n.d.) *Responsabilidad patrimonial de los concesionarios y contratistas de la administración por daños causados a terceros*. Consultado el 23/01/2020 de http://www.ararteko.net/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_886_3.pdf

⁴⁴ Una consecuencia de la ponderación de Uber como empresa de transporte por parte del TJUE es la innegable responsabilidad de Uber respecto de las condiciones laborales de sus conductores conductores. BERENGUERAS J.M. Miércoles 23/05/2018. *Uber asegurará a sus conductores y repartidores autónomos en*

estricto control que ejerce la administración pública sobre otros tipos de transportes, como en el caso de los servicios de transporte públicos regulares⁴⁵ de los que el autobús urbano o el metro son los mejores ejemplos, y otros tipos los transportes más parecidos a Uber, como son los transportes públicos discrecionales⁴⁶ como el taxi.

- Por lo tanto ya sabemos que los servicios de transporte público pueden ser regulares o discrecionales.

Además, también es necesario aclarar mediante una serie de notas la relación establecida entre la administración y Uber así como las características propias de este último como posible servicio de transporte público de personas:

1º La actividad del servicio público de transporte de personas es una actividad cuya titularidad pertenece a la administración ya que cumple una finalidad primaria al ser de utilidad general⁴⁷.

Europa. Consultado el 19/12/2019 de <https://www.elperiodico.com/es/economia/20180523/uber-seguro-conductores-repartidores-autonomos-europa-6835617>

⁴⁵ El transporte público regular se caracteriza por efectuarse de acuerdo a unos itinerarios preestablecidos, y cumpliendo con los horarios y calendarios prefijados. España. Ley 9/2018 de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. *Boletín Oficial del Estado*. 8 de Febrero de 2019. Art 4.b. Consultado el 27/12/2019.

⁴⁶ Son transportes discrecionales los que se llevan a cabo sin sujeción a itinerario, calendario ni horario preestablecido. España. Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del Estado*. 31 de julio de 1987, art 64.1.

⁴⁷ Los transportes públicos regulares de viajeros de uso general están destinados a satisfacer una demanda colectiva o general, pudiendo ser utilizados por cualquier interesado. ROMERO. RIVAS. M., *Reclamaciones de consumo en materia de transportes y viajes*. Consultado el 31/01/2020 de https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/reclamaciones-consumo-materia-transportes-680317925?_ga=2.187428136.1049234260.1580489014-960260152.1580489014

2º Los servicios públicos de transporte de personas, dependiendo de su gestión pueden ser llevados a cabo:

- mediante gestión directa: cuando la gestión y/o la prestación de los servicios es llevada a cabo por la propia administración
- mediante gestión indirecta, dividiéndose a su vez en:
 - servicios públicos propios: cuando el servicio requiera ser objeto de concesión administrativa al tratarse de un transporte regular, como el servicio prestado por empresas de autobuses urbanos.
 - servicios públicos impropios: cuando el servicio no es objeto de concesión pero sí de autorización administrativa⁴⁸. Este tipo de autorización es la que requieren los conductores de Taxi y de Uber (con sus significativas diferencias).

Conocidas ya estas características de los servicios públicos de transporte de personas, podemos definir la actividad de Uber como un servicio de transporte de personas público – privado. Público en el sentido de que su servicio es abierto al público en general, sin restricciones, (aunque no podemos decir que sea público en el sentido de que sea indispensable como los demás servicios regulares, continuos, y permanentes), y privado al tratarse de una empresa privada que gestiona de forma independiente su propio servicio, controlada únicamente por la administración en relación a una serie de importantes requisitos que ha de cumplir para poder desarrollar su actividad y que veremos a continuación. Además constituye de algún modo un servicio público impropio, pues está condicionado a la obtención de una licencia vtc / autorización administrativa aunque su actividad no haya sido delegada por la administración mediante gestión indirecta. Además se constituye como un servicio de transporte discrecional al no estar controlado sus horarios itinerarios ni tarifas por la administración.

⁴⁸ El arrendamiento de vehículos de turismo con conductor constituye una modalidad de transporte de viajeros y su ejercicio estará condicionado a la obtención de la correspondiente autorización. España. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del estado*. 31/07/1987. Art 99.4.

Ahora, para poder conocer un poco mejor la relación entre Uber y la Administración Pública, y sobre todo, las condiciones que han de cumplirse para poder atribuir o exonerar de responsabilidad a la Administración, vamos a definir una serie de requisitos que guardan relación directa no solo con la circulación de vehículos a motor sino también con la actividad de transporte de personas, en la que se encuadra Uber. Los podemos clasificar en dos tipos:

Requisitos administrativos:

1º Autorización administrativa

2º Inspección técnica del vehículo

Requisitos de Responsabilidad:

3º Seguro obligatorio de automóvil

4º Seguro obligatorio de viajeros

REQUISITOS ADMINISTRATIVOS:

1º AUTORIZACIÓN ADMINISTRATIVA:

La autorización administrativa, que en este caso consiste en una licencia vtc, resulta necesaria para que Uber pueda ejercer su actividad en todo el territorio de la comunidad⁴⁹ autónoma donde se expide dicha autorización, siendo también necesaria para que las administraciones puedan controlar el cumplimiento del ratio de proporcionalidad⁵⁰ 1/30 que en la actualidad está resultando ineficaz. Este es el

⁴⁹ Los servicios de arrendamiento de vehículos con conductor deberán iniciarse en el territorio de la comunidad autónoma en que se encuentre domiciliada la correspondiente autorización. . ESPAÑA. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. *Boletín Oficial del estado*. 31/07/1987. Cap. III. Art 2.

⁵⁰ Actualmente en España hay a nivel nacional 5 licencias vtc. por cada 30 licencias de taxi, concretamente, según un informe del ministerio de Fomento a fecha 3 de enero de 2019 había en nuestro país 65.657 licencias de taxi por 13.125 autorizaciones de vtc. Florio, L.F. , Barcelona, Aragón. L., (2019) *¿Dónde batallan más los taxis y*

principal elemento-requisito que vincula la actividad Uber con la Administración Pública ya que lo faculta para ejercer su actividad además de controlarla.

2º INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO (ITV):

El segundo elemento que consideramos necesario mencionar y que vincula de algún modo la actividad de Uber con la administración es la inspección técnica del vehículo, un requisito general e indispensable para los vehículos que circulan por carretera, exigido por la administración a todos los vehículos para poder circular en todo el territorio nacional⁵¹, además si consideramos a Uber como integrante de un servicio público como es el transporte de personas, resultaría lógico entender que la Administración para poder garantizar la eficacia y sobre todo la seguridad de un servicio público⁵² como es el transporte de personas llegase a exigir dicha inspección de manera mucho más meticulosa, es decir, con una mayor precisión⁵³ que si se tratase de un vehículo particular que no presta dicho servicio.

las vtc en España? Consultado el 23/12/2019 de
<https://www.lavanguardia.com/economia/20190124/454271819136/huelga-taxis-barcelona-madrid-vtc-uber-cabify-mapa.html>

⁵¹ Los vehículos matriculas o que vayan a ser matriculados en España, para poder circular por vías públicas, deberán someterse a inspección técnica en una estación ITV. España. Real Decreto 920/2017, de 23 de Octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. *Boletín Oficial del Estado*. 8 de Noviembre de 2017. Cap. I art 4.

⁵² La prestación de servicios de transporte es considerada por las normas nacionales – en aplicación de la terminología utilizada por el legislador europeo- como un “servicio de interés general y esencial de la Comunidad”. Por ello, el transporte terrestre de personas, debe estar sometido, como desarrollan la LOTT y el RLOTT, a niveles determinados de eficacia o seguridad. ESTANCONA. PÉREZ, A., Transporte terrestre de pasajeros: contratación responsabilidad y seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. P. 119

⁵³ No obstante, las inspecciones técnicas a las que se ven sometidos los vehículos de transporte público deben cumplir con unos mayores niveles de seguridad e inspecciones más estrictas. ESTANCONA. PÉREZ, A., *Transporte terrestre de*

ELEMENTOS DE RESPONSABILIDAD:

Ahora debemos dar paso a los elementos clave que nos van a permitir visualizar el camino para que los particulares-usuarios puedan presumiblemente llegar a ver satisfecho su derecho a indemnización por daños derivados de la actividad de Uber, frente a la Administración pública, sin olvidar la importante labor del estado en materia de control de aseguradoras con las que está vinculado⁵⁴, ni tampoco la obligación que tiene todo conductor de someterse a las disposiciones tanto estatales⁵⁵ como internacionales⁵⁶ que tienen por objetivo regularizar la circulación de vehículos a motor, como veremos a continuación.

pasajeros: contratación responsabilidad y seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. P. 120.

⁵⁴ Las entidades aseguradoras remitirán al Ministerio de Economía y Hacienda, a través del Consorcio de Compensación de Seguros, la información sobre los contratos de seguro que sea necesaria con los requisitos, en la forma y con la periodicidad que se determine reglamentariamente. España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*. 5 de Noviembre de 2004. Cap. II, sección 1ª, art 2.2.

⁵⁵ España. Real Decreto legislativo 8/2004 de 29 de octubre por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*.

España. Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. *Boletín Oficial del Estado*

⁵⁶ Aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóvil. Unión Europea. Directiva del Consejo de Europa de 24 de Abril de 1972. *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*. 24 de Abril de 1972. P.113.

1º SEGURO OBLIGATORIO DE CIRCULACIÓN (SOA):

La primera de estas normativas estatales que vamos a comentar implica el cumplimiento de una obligación para la circulación de vehículos a motor, y por supuesto también fundamental para la actividad del transporte público de personas. El SOA es un seguro obligatorio⁵⁷ de automóvil cuya función es la de cubrir los daños personales que sufran tanto los ocupantes del vehículo responsable (exceptuando al conductor⁵⁸) como los ocupantes del vehículo no responsable, y los daños materiales de los ocupantes del vehículo no responsable⁵⁹, producidos en el ámbito de la conducción.

⁵⁷ El seguro obligatorio se define como aquel en virtud del cual el asegurador, a cambio de una prima, se obliga a cubrir el riesgo de que el asegurado se vea obligado a indemnizar por los daños materiales o corporales causados a terceros con motivo de hechos derivados de la circulación de vehículos a motor. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998. p 388.

⁵⁸ Tanto el propietario del vehículo, como el tomador y sus familiares directos quedan amparados por aquel, de forma que pasan a tener la consideración de perjudicados, quedando única y exclusivamente fuera de cobertura, el conductor del vehículo. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos. 1998. P.389.

La cobertura del seguro de suscripción obligatoria no alcanzará los daños y perjuicios ocasionados por las lesiones o fallecimiento de la persona conductora del vehículo causante del accidente.

Consumo Responde. *Tipos de seguros de daños*. Consultado el 26/01/2020 de https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos

⁵⁹ El seguro obligatorio de circulación no alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares la persona tomadora, la asegurada, la propietaria o la conductora, así como los de la persona cónyuge o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores. Consumo Responde. *Tipos de seguros de daños*. Consultado el 26/01/2020 de https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos

Ateniéndonos a lo dispuesto⁶⁰ en esta normativa, cualquier persona que tuviese un vehículo registrado a su nombre, quedaría obligada⁶¹ a contratar el seguro de circulación, en nuestro caso, es el conductor de Uber, (al ser quien ostenta la propiedad del vehículo con el que presta el servicio), quién bajo exigencia de esta norma deberá contratar como requisito mínimo un seguro básico, es decir, un seguro a terceros⁶² con cobertura ampliada.

Esta condición, ha supuesto que Uber, lejos de asumir la responsabilidad de una empresa de transporte (en la que los vehículos pudieran ser titularidad de la empresa) haya delegado la obligación de asegurar los vehículos en sus conductores, ya que si Uber reconociese ser una empresa de transporte y además fuese titular de los vehículos - medios de producción, el coste que debería soportar por suscribir los correspondientes

⁶⁰ Todo propietario de vehículos a motor que tenga su estacionamiento habitual en España estará obligado a suscribir un contrato de seguro por cada vehículo de que sea titular, que cubra, hasta la cuantía de los límites del aseguramiento obligatorio, la responsabilidad civil a que se refiere el artículo 1.

España. Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004., de 29 de octubre.

. *Boletín Oficial del Estado*. Núm. 166. de 12 de julio de 2007. Art 2

⁶¹ Uber opera con unidades propiedad de personas físicas que brindan el servicio de transporte de pasajeros, permitiendo que el dueño del vehículo o un tercero, sea el conductor. BARRON. (n.d.). *Uber, una aplicación asegurada*. Consultado el 09/01/2020 de <https://www.barron.com.mx/uber-una-aplicacion-asegurada/>

⁶² Uber no exige un seguro comercial a sus conductores, pero sí tener contratada la cobertura de daños de propiedad integral o de terceros, además de exigirles estar incluidos en la póliza como asegurados. La Opinión (5 de junio de 2019). *¿Qué seguro de auto pide Uber a sus conductores?* Consultado el 23/12/2019. De <https://laopinion.com/2019/06/05/que-seguro-de-auto-pide-uber-a-sus-conductores/>

seguros de circulación así como el grado de responsabilidad⁶³ en el que incurriría, sería considerable, motivo por el cual sospechamos que se ha venido eludiendo de tal responsabilidad al definirse como empresa de intermediación y no como empresa de transporte, sirviéndose de los socios conductores para el desarrollo de su actividad. Por otra parte, debemos mencionar también que Uber ha puesto en marcha en 2018 a través de la compañía Axa la contratación un tipo de seguro⁶⁴, pero dirigido únicamente a socios conductores, iniciativa adoptada también por Cabify, que no está de más, pero que continúa reflejando la preferencia de Uber por proteger en mayor medida a sus socios conductores al ser estos quienes le generan los beneficios, y el tímido interés de la compañía de garantizar la protección de sus usuarios. También otras compañías como Qualitas y GNP han venido ofreciendo recientemente coberturas de protección para los vehículos Uber.

Por lo tanto Uber, al no mostrar interés en exigir a sus conductores la contratación de un seguro de circulación obligatorio con fines comerciales⁶⁵ para garantizar una mayor protección de los usuarios, proporciona de manera voluntaria⁶⁶ únicamente la protección

⁶³ Desde el punto de vista del propietario del vehículo, no conductor, este sigue siendo responsable de los daños que se causen con su vehículo, fijando como única causa de exoneración de responsabilidad que dicho propietario pruebe haber desplegado un obrar diligente tendente a evitar el daño, esto es, que demuestre que empleó toda la diligencia de un buen padre de familia. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998. P. 391.

⁶⁴ Uber. (n.d.). *Gracias a la cobertura que ofrece la aseguradora AXA, este permite proteger a determinados conductores y repartidores frente a los costes financieros que pueden suponer un cambio en sus vidas*. Consultado el 28/12/2020 de <https://www.uber.com/es/es-es/drive/insurance/>

⁶⁵ Los vehículos comerciales tienen como función primordial ser una herramienta efectiva de trabajo. Acierto. (n.d.) *Seguros para vehículos comerciales*. Consultado el 26/01/2020 de <https://www.acierto.com/seguros-coche/vehiculos-comerciales/>

⁶⁶ El seguro voluntario o complementario de responsabilidad civil derivado de vehículos se rige por la ley 50/1980 de Contrato de Seguro y otras disposiciones

de un seguro de responsabilidad civil adicional⁶⁷ para cubrir aquellos daños que no llegase a cubrir el seguro contratado por el propietario del vehículo, de modo que podemos decir a ciencia cierta que aunque Uber asuma cierta cuota de responsabilidad respecto de los usuarios de su servicio, esta dista mucho de la necesaria para una empresa de transporte.

De manera similar ocurre con la actividad del Taxi, en la que el taxista además de ser el propietario del vehículo con el que presta servicio, es también titular de la actividad, con la particularidad de que a diferencia del conductor de Uber, el taxista trabaja íntegramente por cuenta propia, por lo que también deberá tener contratado el correspondiente seguro de circulación.

También es necesario conocer la opinión de las aseguradoras, ya que estas vienen manteniendo que existen ciertas irregularidades que justifican su reticencia a la hora de indemnizar a los ocupantes perjudicados, pues consideran que los vehículos de los conductores de Uber están siendo asegurados de manera inadecuada⁶⁸ para la actividad que realizan, ya que en ocasiones los conductores no especifican la utilidad comercial

complementarias, y se incardina dentro de la libertad contractual. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998 p 388.

⁶⁷ El seguro brindado por uber se financia con un porcentaje del importe del viaje, y se destina proteger a los usuarios de Uber, pero solo se hace efectivo si la aplicación está abierta. Kayun. (n.d.) *¿Cuánto cuesta el seguro de Uber?* Consultado el 02/01/2020 de <https://kayun.mx/cuanto-cuesta-seguro-uber-4-mejores/>

⁶⁸ Las aseguradoras vienen planteando que los vehículos Uber no disponen de una póliza específica para fines comerciales. Traficoayuda. (06 de Agosto de 2018). *Accidente de tráfico como ocupante en Uber o Cabify*. Consultado el 02/01/2020 de <https://www.traficoayuda.es/blog/accidente-de-trafico-como-ocupante-en-uber-o-cabify/> Muchas aseguradoras niegan la emisión de pólizas si se enteran de que es un auto particular que se usa como servicio de transporte. BARRÓN. (n.d.). *Uber, una aplicación asegurada*. consultado el 19/11/2019 de <https://www.barron.com.mx/uber-una-aplicacion-asegurada/>

del vehículo, indicando únicamente su uso como turismo con el fin de evitar el alto coste⁶⁹ que puede suponer un seguro con fines comerciales.

2º SEGURO OBLIGATORIO DE VIAJEROS (SOVI):

El S.O.V.I. es un tipo de seguro que protege de una forma más específica a los usuarios del transporte público por las lesiones corporales que puedan llegar a sufrir con motivo de la circulación del vehículo en el que se realiza en servicio de transporte, para lo cual se dispone de un baremo⁷⁰ de lesiones que facilitan el cálculo de la indemnización a efectos de garantizar la protección, aunque también es cierto que existen situaciones⁷¹ en materia de compatibilidad de seguros que implican la aplicación del SOA en lugar del S.O.V.I., pues aunque ambos seguros sean compatibles la

⁶⁹ El coste de un seguro comercial o para servicios de transporte de pasajeros puede ser hasta un 30% más caro que el que deriva de la contratación de un seguro para uso particular. MACÍAS, S. (03 de Noviembre de 2015) *Seguros para Uber y taxi ¿Por qué no son suficientes los de autos particulares?* consultado del 02/01/2020 de <https://www.pequenocerdocapitalista.com/seguros-para-uber-y-yaxi-vs-seguros-para-autos-particulares/>

Las pólizas de seguros comerciales (mucho más costosas) asumen que el vehículo se utiliza exclusivamente para fines comerciales. <https://www.comologia.com/seguro-de-auto-con-uber-lyft-accidentes/> (consultado el 02/01/2020)

⁷⁰ Resolución de 20 de marzo de 2019, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones por la que publica las cuantías de las indemnizaciones actualizadas en 2019, del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. España. Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. *Ministerio de Economía y Empresa*. 20 de Marzo de 2019.

⁷¹ Si los daños sufridos por los viajeros se encuentran cubiertos por el seguro de R.C. derivado del uso y circulación de vehículos a motor, es la cobertura de este seguro la que ha de aplicarse para indemnizar todos los daños, y no la del S.O.V. España. Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. *Boletín Oficial del Estado*. 28 de Diciembre de 1989. Art 2.2.

indemnización se llevará a cabo a través del primer seguro que haya contratado las contingencias objeto de indemnización con el fin de evitar lucro indebido del perjudicado debido a la duplicidad de indemnizaciones.

El problema que encontramos en este tipo de seguro en relación a la actividad de Uber radica en el condicionamiento a un número de asientos⁷² determinados para que una actividad de transporte de personas como es Uber pueda contratar un S.O.V.I.

Esto nos lleva a pensar en el problema que supone el hecho de que determinados vehículos, como los empleados por Uber, por disponer de un número de asientos inferior a nueve plazas, no puedan contratar el S.O.V., y lo irrisorio que resultaría el hecho de que si en un futuro se le permitiese a los conductores de Uber emplear furgonetas de 8 plazas por ejemplo, estos no pudiesen contratar el S.O.V.I. por algo tan sencillo como no disponer de una plaza adicional, y que para que un servicio como Uber (si tuviese la consideración de servicio de transporte público colectivo), si quisiese contratar un S.O.V.I., tuviese que someterse a la citada exigencia del número de plazas, pues parece más lógico pensar que la consideración de “colectivo” debería adquirirse cuando un transporte tenga capacidad para transportar dos o más personas, condición que Uber cumple ya que por lo general cuenta con vehículos turismo de 5 plazas, por lo que nada debería impedir que los usuarios del servicio de Uber quedasen desprotegidos en caso de sufrir un daño antes durante o después del trayecto por no disponer el conductor de Uber de un S.O.V.I.

¿ES LA ADMINISTRACIÓN RESPONSABLE EN CASO DE ACCIDENTE?

Para concluir este apartado debemos acudir a determinados preceptos que se han ido desarrollado sucesivamente en el tiempo con el objetivo de configurar un complejo pero necesario marco jurídico al que los particulares perjudicados puedan acudir cuando sufran un daño como consecuencia de la prestación de los servicios públicos de transporte titularidad de la administración, los cuales, como veremos a continuación

⁷² No será de aplicación el presente Reglamento a los medios destinados al transporte público de personas con capacidad inferior a nueve plazas. España, Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. *Boletín Oficial del Estado*. 28 de diciembre de 1989. Art 11.

pueden ser prestados a través de distintas formas, siendo este uno de los motivos por los que procedería la imputación o la ausencia de responsabilidad de la administración y para cuyo esclarecimiento deberemos acudir a una normativa específica además de a una extensa jurisprudencia.

Nuestro ordenamiento jurídico recoge una amplia normativa que reconoce la responsabilidad patrimonial de manera común para todas las administraciones de forma directa pero también de forma indirecta (Art 40 Ley de régimen jurídico de la administración del estado de 1957, Art 106.2 Constitución española, Ley 39/2015, de 1 de octubre del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (antigua ley 30/1992), La ley de contratos del estado (L.C.E.), El reglamento general de contratación, El Real decreto 2568/1986 de 28 de noviembre por el que se aprueba el reglamento de organización funcionamiento y régimen jurídico de las corporaciones locales (R.O.F.), Decreto 17 de junio de 1995 por el que se aprueba el reglamento de servicios de corporaciones locales (L.R.C.P.), La ley de régimen jurídico de las administraciones públicas y La ley 13/1995 de 18 de mayo de contratos de la administración pública (L.C.A.P.) entre otros.

De modo que vamos a comenzar explicando los requisitos que consideramos necesario que deben cumplirse para que la administración pueda ser imputada como responsable directa por los daños ocasionados por un servicio público como el transporte, del cual es titular, cuando aun siendo este imputado, la indemnización no llegue a producirse.

El primero de ellos y el más sencillo, hace referencia únicamente a la habitualidad y destinatarios del servicio, pues como ya conocemos, los únicos servicios de los cuales actualmente la administración es titular y responsable son los servicios públicos regulares permanentes, por lo tanto, la nota fundamental es que se trate de “servicios públicos regulares y permanentes de uso general”, cuestión que en otro apartado ya explicamos.

Con la segunda condición hablamos de la “gestión de los servicios” públicos, que puede ser de dos tipos:

1º Gestión directa: cuando los servicios públicos de transporte de personas son gestionados y o prestados directamente por la administración. En estos casos la responsabilidad de la administración debería ser directa e indiscutible.

2º Gestión indirecta⁷³: cuando los servicios no son gestionados por la administración, sino que esta delega la ejecución de los servicios en empresas privadas a las que faculta a través de los contratos de concesión administrativa o de contratación pública, o como debería ser el caso de Uber, mediante autorización administrativa. Esta es la situación más habitual, ya que en España la mayoría de los servicios de transporte público regular son gestionados por empresas privadas.

La experiencia de algunas instituciones que velan por el cumplimiento de la legalidad nos dice que es una práctica habitual de la administración la desestimación⁷⁴ de las solicitudes de responsabilidad patrimonial cuando los servicios públicos a los que se alude han sido prestados mediante gestión indirecta por una empresa privada, por lo que la responsabilidad, que en principio debería ser asumida por la administración, tiende a ser derivada a la empresa contratista o autorizada para la prestación del servicio, aunque también existen ciertas excepciones que podrían exonerar⁷⁵ de responsabilidad a la empresa prestadora del servicio, devolviendo la obligación de asumir responsabilidad a la administración.

⁷³ Esta segunda condición de la que hablamos dificulta la atribución directa de responsabilidad a la administración, protegiéndola a través de un sistema de cribado que deriva o delega la responsabilidad en entidades ajenas a la administración al ser quienes prestan los servicios de transporte de personas.

⁷⁴ No obstante, del conjunto de expedientes tramitados por esta institución, se observa que es práctica habitual desestimar la solicitud de responsabilidad patrimonial cuando la administración advierte que los servicios públicos se prestan mediante una empresa privada contratada para tal fin.

. Ararteko, Defensoría del pueblo vasco (n.d.) *Responsabilidad patrimonial de los concesionarios y contratistas de la administración por daños causados a terceros*. P. 533. Consultado el 23/01/2020 de http://www.ararteko.net/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_886_3.pdf

No obstante la jurisprudencia del Tribunal Supremo⁷⁶ viene reconociendo el deber indemnizatorio de la administración de forma objetiva independientemente del tipo de gestión que ejerza sobre el servicio, siempre y cuando se cumplan una serie de requisitos⁷⁷ para poder acreditar el derecho indemnizatorio frente a la administración. Y como estamos tratando sobre una actividad llevada a cabo mediante lo que podría considerarse gestión indirecta, debemos mencionar que se han configurado dos corrientes doctrinales entorno al grado de responsabilidad de la administración respecto a los servicios públicos, por una parte la mayoría de los expertos consideran que la responsabilidad de la administración debería ser solidaria⁷⁸ entre la misma y la empresa prestadora del servicio, y por otro lado, existe una corriente encabezada por el autor Muñoz Machado⁷⁹, que implica que la administración no debe ser situada como

⁷⁶ la naturaleza netamente objetiva de la responsabilidad patrimonial de la administración, ajena por tanto a toda idea de culpabilidad, impide a la administración, que actúa en la esfera de sus atribuciones para satisfacer un servicio público, desplazar la misma al contratista, mero ejecutor material, sin perjuicio de la acción de repetición de aquella contra este. Tribunal Supremo. (sala tercera de lo Contencioso Administrativo), sentencia núm. 883 de 23 de Febrero de 1995. Ref. Vlex

⁷⁷ El daño evaluable económicamente e individualizado, consecuencia del funcionamiento normal o anormal de los servicios públicos en relación directa, inmediata y exclusiva de causa o efecto, sin intervención de elementos extraños que pudieran influir en el nexo causal, la ausencia de fuerza mayor, que el perjudicado no tenga el deber jurídico de soportar el daño, o que no haya transcurrido un año desde la producción del daño. Tribunal Supremo. (Sala tercera de lo contencioso-administrativo). Sentencia 2 de Febrero de 1980. Ref. Vlex.

⁷⁸ Tribunal Supremo. (sala tercera de lo Contencioso-Administrativo). Sentencia núm. 927. De 25 de Febrero de 1995. Ref. Vlex

⁷⁹ incluso cuando es identificable el único autor de las lesiones, cabe no dejar exenta de toda responsabilidad a otra administración, o a la administración de tutela, o a la concedente en el caso de los servicios públicos gestionados por concesionario. MAESTRE DELGADO. J.F., *La Responsabilidad civil concurrente de las Administraciones Públicas*. Ed. Civitas 1992. P. 463.

responsable directa sino como titular ultima y garante del resarcimiento de la víctima en todo momento, actuando de forma subsidiaria en caso de que el derecho indemnizatorio se viera insatisfecho debido a la negativa de la aseguradora, o como podría darse el caso, de un daño provocado por un vehículo que no contase con el correspondiente SOA en vigor, en cuyo caso, y tras constatarse la más que probable insolvencia del conductor responsable para hacer frente al pago de la indemnización, aparecería la Administración como garante del derecho indemnizatorio, sin perjuicio de la posibilidad de emprender la vía de regreso contra el contratista o la empresa prestadora del servicio.

¿QUE OCURRE CON EL SERVICIO PRESTADO POR UBER?

En el caso de Uber debemos admitir que la tarea de conseguir que la Administración responda por los daños causados por los servicios de Uber se antoja más que difícil, puesto que ya es difícil de por sí que la Administración pueda ser imputada por responsabilidad patrimonial en los casos en los que se trate de un daño derivado de un servicio de transporte publico regular mediante gestión indirecta, por lo que será más complicado aún, lograr la atribución de responsabilidad por los daños provocados por una empresa privada que realiza un servicio de transporte publico discrecional como Uber, ya que no constituye técnicamente un “servicio mediante gestión indirecta”, al no prestar el servicio mediante concesión administrativa ni ser contratado por la administración, sino que es autorizado por esta mediante la obtención de la licencia vtc.

Su situación también es complicada al no ser considerado todavía un servicio público de transporte de personas (dada la falta de requisitos), por lo que actualmente la administración no es responsable⁸⁰ de los perjuicios ocasionados por aquella en el ejercicio de su actividad.

⁸⁰ La única actividad de transporte en la que el papel protagonista es representado por la intervención administrativa serán aquellos considerados servicios regulares permanentes de transporte de viajeros de uso general, como “servicios públicos” titularidad de la administración. ESTANCONA PÉREZ, A., *Transporte Terrestre de Pasajeros: Contratación, Responsabilidad y Seguro*. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. Pág. 120.

La consideración que a nuestro juicio merece Uber implica que aunque sea una empresa privada, presta un servicio público, ya que su actividad está destinada al público en general, es decir, no está restringida a un uso específico de personas, por este motivo creemos que la Administración podría llegar a ser responsable por los daños causados por Uber, ya que la Administración está prestando, (o más bien garantizando) a través de lo que consideramos a todos los efectos una gestión indirecta del servicio de Uber o taxi, el servicio público de transporte que hace posible, junto con los transportes regulares, el correcto desarrollo del transporte de la sociedad en su día a día, que se caracteriza por ser un servicio público universal, y constituir un derecho fundamental además de ser indispensable, continuo y regular, aunque la actividad prestada por Uber se deslinda bastante de un servicio público de transporte al no cumplir estas tres últimas características, pero lo que no será necesario un nuevo encuadre de Uber como empresa de transporte.

3.a.III. Acción de responsabilidad civil del TRLGDCU

Como introducción de este apartado debemos hacer una breve mención al momento histórico en el cual, surgen las primeras intenciones políticas encaminadas a dotar de protección al consumidor. Este momento se remonta al 15 de marzo de 1962, día en el cual se proclama el discurso de John Fitzgerald Kennedy, Presidente de los Estados Unidos cuyo objetivo era el de marcar el inicio de la protección de los intereses de los consumidores a través de una serie de derechos⁸¹ que servirían de referente para las normativas en materia de consumo que se desarrollarían los años venideros.

En España actualmente disponemos de una normativa en materia de consumo⁸² a la que podemos acudir desde el plano del consumidor o usuario⁸³ pues entendemos que los

⁸¹ Constitución española 1978. Los poderes públicos garantizarán la defensa de los consumidores y usuarios protegiendo, mediante procedimientos eficaces, la seguridad, la salud y los legítimos intereses económicos de los mismos. *Boletín Oficial del Estado*. 29 de diciembre de 1978. Art 51.

⁸² España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. *Boletín Oficial del Estado*. 30 de noviembre de 2007.

clientes del servicio de Uber adquieren dicha consideración al recibir un servicio de transporte.

Pero van a surgir ciertas dudas respecto de la efectividad del T.R.L.R.C.S.C.V.M debido a la naturaleza del servicio de Uber, puesto que aunque se trata de un servicio de transporte individual, no es prestado técnicamente por Uber como empresa de transporte, sino por los socios-conductores de Uber, es decir conductores autónomos.

Y aunque el TJUE considera a Uber a todos los efectos empresa de transporte, la relación de esta con sus conductores no se basa en la clásica relación “empresa – trabajador – cliente” sino en “empresa – socio-conductor - usuario”, y en la actualidad no parece mostrar interés en modificar esta situación al menos a corto-medio plazo, lo cual intuimos que podría provocar (como ha hecho durante todo este tiempo) que en caso de deficiencias en el servicio, los usuarios se encontrasen desamparados frente a Uber en referencia al T.R.L.G.C.U, ya que Uber no es quien presta el Servicio.

Entendemos que podrían llegar a producirse distintas situaciones si el usuario descontento llegara a demandar a Uber, pues la empresa llegaría a alegar desentenderse del conflicto alegando que la reclamación tendrían que llevarla a cabo frente a los conductores al ser quienes técnicamente prestan el servicio y no frente a Uber, la cual aunque no se defina como empresa de transporte, sabemos a través de la jurisprudencia del Tribunal Supremo⁸⁴ que es participe de la actividad del transporte al ser quién gestiona la contratación y el cobro del servicio a través de su aplicación móvil.

⁸³ Son consumidores o usuarios las personas físicas que actúen con un propósito ajeno a su actividad comercial, empresarial, oficio o profesión. España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. *Boletín Oficial del Estado*. 30 de noviembre de 2007. Art. 3.

⁸⁴ “Uber” participa directamente de la actividad de transporte pues, de un lado, gestiona los trayectos, los cobros y los pagos del servicio y, de otro lado, establece las condiciones de acceso de los conductores a la estructura de “Uber”, impartiendo cursos de formación previa a su contratación e imponiéndoles normas de conducta de trato con los clientes. Tribunal Supremo (sala cuarta de lo Contencioso-Administrativo). Sentencia núm. 97/2018.

Y probablemente Uber también llegaría a alegar, una vez vinculado indiscutiblemente al servicio de transporte prestado de manera deficiente, estar sometida a la jurisdicción de los países bajos, lo cual dificultaría gravemente la accesibilidad del usuario a solicitar la responsabilidad de Uber por vulneración de sus derechos, teniendo que someterse a la jurisdicción de dicho estado.

Además de ampararnos en la sentencia del Tribunal supremo también consideramos imprescindible mencionar el régimen especial⁸⁵ de responsabilidad que contempla el T.R.L.G.C.U. referente a la tendencia objetivadora⁸⁶ que implica la obligación de la empresa⁸⁷ de responder por los daños causados por sus socios conductores al ser quienes prestan el servicio para Uber, siendo estos responsables también de los daños

⁸⁵ Se responderá de los daños originados en el correcto uso de los servicios, cuando por su propia naturaleza, o por estar así reglamentariamente establecido, incluya necesariamente la garantía de niveles determinados de eficacia o seguridad, en condiciones objetivas de determinación, y supongan controles técnicos, profesionales o sistemas de calidad, hasta llegar en debidas condiciones al consumidor o usuario. España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. *Boletín Oficial del Estado*. 30 de noviembre de 2007. Art. 148.

⁸⁶ En todo caso, se consideran sometidos a este régimen de responsabilidad los servicios sanitarios, los de reparación y mantenimiento de electrodomésticos, ascensores y vehículos de motor, servicios de rehabilitación y reparación de viviendas, servicios de revisión, instalación o similares de gas y electricidad y los relativos a medios de transporte. España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. *Boletín Oficial del Estado*. 30 de noviembre de 2007. Art. 148.

⁸⁷ Aunque el daño producido fruto de la ineficacia del servicio fuera imputable al conductor productor del mismo, en atención al T.R.L.G.C.U., la objetivación de responsabilidad también debería alcanzar a la empresa al ser quién desde su aplicación móvil gestiona el servicio además de velar por el correcto desarrollo del mismo.

que puedan causar a través de la prestación del servicio con sus vehículos, cuyo riesgo como bien sabemos, deberá estar minimizado al máximo a través de “los estrictos controles exigidos por la administración” tales como las inspecciones técnicas⁸⁸, sin perjuicio de la posterior necesidad que pudiera surgir de acudir a la vía judicial a instancia del usuario perjudicado cuando, debido a la falta de garantía o control insuficiente, el servicio llega a ser prestado defectuosa o tardíamente generando un perjuicio para el usuario.

También consideramos que Uber, mediante la información en sus cláusulas de forma expresa o mediante sus prácticas vulnera los derechos de los usuarios al no actuar con arreglo a la legislación en materia de consumo, pues vienen vulnerando una serie de derechos básicos⁸⁹ que deben amparar a todo usuario incluido el usuario de Uber.

De modo que entendemos que si un usuario del servicio de Uber llegase a considerar que el servicio le ha sido prestado defectuosamente y en ausencia de las garantías que proporciona el artículo 8 del T.R.L.G.C.U. estará facultado mediante los mencionados artículos para solventar las posibles controversias o bien a través de las juntas

⁸⁸ ITEVELESA es una empresa concesionaria que a través de la consejería de industria, explota las inspecciones técnicas de vehículos. JESÚS L., (24 de febrero de 2018). *El Gobierno pacta una rebaja de tarifas en la ITV para 2019 y mejoras en las instalaciones.* consultado el 08/01/2020 de <https://www.eldiariomontanes.es/economia/gobierno-pacta-rebaja-20180224210258-ntvo.html>

⁸⁹ Son derechos básicos entre otros, la protección contra los riesgos que pueden afectar a su salud o seguridad, la protección de sus legítimos intereses económicos y sociales; en particular frente a las prácticas comerciales desleales y la inclusión de cláusulas abusivas en los contratos, la indemnización de los daños y la relación de los perjuicios sufridos, la información correcta sobre los diferentes bienes o servicios, o la protección de sus derechos mediante procedimientos eficaces en especial ante situaciones de inferioridad, subordinación e indefensión. España. Real decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. *Boletín Oficial del Estado*, 30 de Noviembre de 2007, núm. 287, p. 12, art 8, Cap. II.

arbitrales de consumo⁹⁰ o bien a través de la jurisdicción civil y reclamar a Uber la responsabilidad objetiva por daños y perjuicios provocados por la ineficacia del servicio.

Finalizamos este apartado siendo conscientes de la actual ausencia de responsabilidad de la Administración pública en los daños provocados por el servicio de Uber, pero para terminar también debemos hacer una interesante mención a la importante labor de las aseguradoras, pues son las que, en ausencia de responsabilidad de las administraciones, deberán hacer frente cuando proceda, al pago de las correspondientes indemnizaciones.

Por lo tanto en ausencia de responsabilidad de la Administración es necesario visualizar mediante las siguientes notas en qué orden de actuación se llevaría a cabo el ejercicio de la acción de responsabilidad civil necesaria para obtener la correspondiente indemnización por parte de una víctima que sufre un daño ocasionado por un vehículo de Uber.

SOLICITUD INDEMNIZATORIA

En primer lugar, conforme al seguro de responsabilidad civil de circulación de vehículos a motor, debemos conocer cómo se llegaría a hacer efectivo el derecho a indemnización, ya que desde el punto de vista de los ocupantes, estos tienen todo el derecho a solicitar a la compañía aseguradora del vehículo responsable indemnización en caso de accidente, pues son considerados terceros perjudicados⁹¹,

⁹⁰ En Madrid, Facua ha solicitado que Uber entre otras empresas, se adhiera a las juntas arbitrales de transporte o de consumo ya que esta se rige por la ley de los países bajos. (19 de Febrero de 2019). *Facua pide que las empresas VTC se adhieran a las juntas arbitrales de consumo o transporte en el ayuntamiento. Consultado el 20/01/2020 de <https://www.europapress.es/madrid/noticia-facua-pide-empresas-vtc-adhieran-juntas-arbitrales-consumo-transporte-ayuntamiento-20190219110508.html>*

⁹¹ El pasajero, como tercero implicado, tiene derecho a ser indemnizado por los daños sufridos. PALACIO, E., (20 de Septiembre de 2019). *Uber, Cabify y otros vtc: cómo*

independientemente de quién sea el sujeto responsable, (si el conductor del servicio de Uber en el que viajan o el vehículo contrario).

Por lo tanto, ante un supuesto de accidente en el que el conductor de Uber fuese responsable, podrían solicitar la correspondiente indemnización:

- tanto los ocupantes del vehículo de Uber, por daños personales
- como los ocupantes del vehículo o vehículos ajenos a Uber tanto por daños personales como por daños materiales
- Así como los posibles peatones perjudicados tanto por daños materiales como por daños personales.

(Recordemos que todos ellos son considerados terceros perjudicados)

Pero se debe matizar que el hecho de sufrir un daño en un accidente de tráfico no implica obligatoriamente ser indemnizado, ya que una vez analizado el suceso y determinada la autoría del sujeto causante del daño, también habría que atender a las características del seguro o seguros que presumiblemente deberá tener contratados los conductores.

Es aquí donde podemos empezar a guiarnos por el contenido de la sentencia de la Audiencia Provincial de Cantabria 232/2014 de 4 de noviembre sobre responsabilidad patrimonial de la Administración mediante la cual se exime de responsabilidad a la Administración, además de que facilita mucho el trabajo que supone determinar el cauce que debe seguirse para decidir si la acción de responsabilidad debe llevarse a cabo frente el conductor del vehículo, frente a su aseguradora, o como en otros casos, frente a la propia Administración.

En este caso, como no se trata de un servicio de transporte público regular, no cabría hablar de la posibilidad de entablar acción de responsabilidad contra la Administración (ayuntamiento) pues como ya sabemos, aunque sea titular del servicio público de transporte urbano, solo es responsable de los servicios propios, es decir, de los servicios de transporte públicos regulares y permanentes prestados bajo concesión

reclamar una indemnización por accidente. consultado el 30/12/2019 de <https://www.reclamador.es/blog/accidentes-vtc-indemnizaciones/>

Administrativa, por lo tanto el perjudicado no podrá ejercer la acción de responsabilidad civil frente a la Administración.

Por consiguiente, si no se puede ejercitar acción frente a la Administración o esta es infructuosa podrán surgir los siguientes escenarios:

- 1- Que el perjudicado fuese un usuario de Uber, en cuyo caso como ocupante podría manifestar su intención de dirigir (sin éxito) su acción frente a un inexistente S.O.V. del que carecerá el vehículo, teniendo que dirigir la acción frente al seguro de responsabilidad civil del vehículo responsable.
- 2- Que el perjudicado fuese ocupante de un vehículo distinto al de Uber, en cuyo caso, también debería dirigir la acción frente al seguro de responsabilidad civil, en este caso del vehículo de Uber si se dieran las condiciones para que este pudiera ser considerado responsable.
- 3- Que el perjudicado fuese un peatón.

Ante cualquiera de estas situaciones, la única opción factible y necesaria consistiría en ejercitar la acción frente a la compañía aseguradora del seguro de Responsabilidad Civil del vehículo de Uber.

Ahora que ya conocemos quién es responsable y sobre quien recae la acción indemnizatoria debemos mencionar que gracias a la tesis de responsabilidad por el hecho de circulación⁹² se podrá imputar responsabilidad al conductor de Uber en virtud del T.R.L.R.C.S.C.V.M.⁹³

⁹² a los efectos de la responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor y de la cobertura de seguro obligatorio regulado en este reglamento se entiende por hecho de circulación los derivados del riesgo creado por la conducción de los vehículos a motor. España. Real decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*. 13 de Septiembre de 2008, núm. 222, p. 3, art. 2.

⁹³ El conductor es responsable en virtud del riesgo creado por la conducción, de los daños creados a personas o a los bienes con motivo de la circulación. España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de

Pero aunque el conductor fuese responsable, no implicaría obligatoriamente que este deba responder a título personal, ya que los posibles daños que derivasen del riesgo producido por su conducción se encuentran asegurados, por lo que realmente salvo causas excepcionales⁹⁴, la acción de responsabilidad deberá dirigirse frente a la aseguradora⁹⁵ del S.O.A.

Además la ventaja que se mantiene con esta tesis es que los peatones estarán igualmente protegidos por el S.O.A. del vehículo de Uber, porque aunque no se trate de un accidente de circulación entre vehículos, el conductor del vehículo de Uber deberá responder a través de su S.O.A. por cualquier hecho de circulación de la misma manera que si se tratara de un accidente de circulación.

Por lo tanto, las víctimas de accidente deberán solicitar la cuantía indemnizatoria a la compañía aseguradora del seguro obligatorio circulación del vehículo de Uber, pudiendo reclamar por los daños personales y los daños materiales, pero el problema

vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*, 5 de Noviembre de 2004, núm. 267, p. 11, art. 1.

⁹⁴ Esta protección excepcional que otorga el consorcio de compensación de seguros abarca determinadas coberturas subsidiarias específicas del S.O.V.I, y algunos riesgos personales de carácter extraordinario. CABALLERO, A., *El Seguro Obligatorio de Accidentes de Viajeros. Vol. Especial. 3ª Edición. Caseer. 1990.* P. 29.

⁹⁵ El asegurador, dentro del ámbito del aseguramiento obligatorio y con cargo al seguro de suscripción obligatoria, habrá de satisfacer al perjudicado el importe de los daños sufridos en su persona y en sus bienes, así como los gastos y otros perjuicios a los que tenga derecho según establece la normativa aplicable. España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*. 5 de Noviembre de 2004. P. 16, Cap. III, art 7.

reside en que en el caso de los ocupantes del vehículo responsable de Uber, no podrán solicitar indemnización por daños materiales⁹⁶.

Esta exención de responsabilidad de los daños materiales que recoge el art 5 respecto de los daños materiales que sufren las víctimas ocupantes supone una indefensión en cuanto al derecho de resarcimiento de los daños patrimoniales, ya que únicamente en este caso los bienes de las víctimas no son objeto de indemnización, es por este motivo por el cual cobra una gran importancia la consideración en el futuro del Seguro Obligatorio de Viajeros en la actividad de Uber, un tipo de seguro desarrollado con el objetivo de dotar al pasajero de una protección específica en el ámbito del transporte terrestre de pasajeros (al margen de la protección que pudiera brindarle el S.R.C. del vehículo que le causase un daño), funcionando como un seguro específico en la actividad de transporte de pasajeros que en lugar de sustituir el Seguro de Responsabilidad Civil, lo complementara, permitiendo equiparar su derecho a indemnización al de las víctimas no ocupantes del vehículo responsable de Uber que sí tienen derecho a indemnización por daños materiales, de ese modo la víctima ocupante cuando se produjera un accidente en el que el conductor de Uber fuese responsable, podría obtener la protección por daños personales del S.R.C., y la protección por daños materiales en virtud del S.O.V.I. Por el contrario, el pasajero de Uber únicamente obtendría indemnización por daños patrimoniales cuando el responsable del daño fuese el conductor de un vehículo distinto del servicio e Uber.

⁹⁶ no quedaran cubiertos los daños materiales que sufra el vehículo responsable o los objetos que transporte, ni tampoco los bienes propiedad del tomador del seguro, del asegurado, propietario, el conductor, y los que sean propiedad del cónyuge o de los parientes hasta el tercer grado de consanguinidad, es decir, padres, hermanos, abuelos, tíos, hijos o nietos. España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. *Boletín Oficial del Estado*. 5 de Noviembre de 2004. Núm. 267, p. 15, art. 5.2.

3.B. PRESUPUESTOS DE LA ACCIÓN DE RESPONSABILIDAD CIVIL EN LOS DAÑOS DERIVADOS DEL TRANSPORTE TERRESTRE DE PERSONAS EN VEHÍCULOS A MOTOR

3.b.I. Daños

El termino daño tiene una acepción ⁹⁷ bastante generalizada que responde siempre a la idea de un resultado sufrido por un tercero, que siempre es contrario a la voluntad de este, y que debe reunir una serie de requisitos⁹⁸ para este pueda ser demostrado. El daño se refiere al hecho producido de forma directa e inmediata⁹⁹, y es en el que nos centramos en este trabajo, mientras que el perjuicio¹⁰⁰ se considera a aquel daño indirecto que es consecuencia del daño principal o directo.

En el caso de nuestro trabajo el daño consistiría en la lesión que pudieran sufrir determinadas personas como consecuencia de un accidente derivado del servicio de

⁹⁷ El daño se puede definir como: el detrimento o menoscabo físico, psíquico o estético sufrido por una persona; el dolor o molestia y el deterioro, destrucción parcial/ total o pérdida de un bien u objeto, como consecuencia de una acción u omisión culposa, contraria a una norma jurídica --antijuridicidad-- y del que debe responder el autor. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*, p 44

⁹⁸ El daño ha de ser real, demostrable, evaluable económicamente, consecuencia directa de la acción u omisión causante, y además debe existir nexo causal entre dicha acción u omisión y resultado dañoso, además de ser antijurídico, es decir, contrario a derecho. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998. P. 44.

⁹⁹ SANCHO, DURÁN, J., *El concepto de daño en el derecho español*. Consultado el 21/02/2020 de <http://javersancho.es/2017/03/01/el-concepto-de-dano-en-el-derecho-espanol/>

¹⁰⁰ Se considera perjuicio el lucro cesante o la pérdida de beneficios o expectativas de derechos que sufre el perjudicado de contenido patrimonial. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998, p. 45.

Uber, pudiendo ser los daños provocados tanto personales¹⁰¹ como materiales¹⁰², aunque a efectos de nuestro trabajo, los daños que más nos interesan son los personales.

3.b.II. Acción u Omisión

Para que pueda imputarse responsabilidad al causante del daño, deberá ser necesario que el este sea causado por su acción¹⁰³ o por omisión¹⁰⁴ de esta, pues como ya mencionamos en otro apartado, la acción que desencadenase el daño consistiría en materializar la intención de llevar a cabo cualquier tipo de práctica que de manera consciente y deliberada no sea llevada a cabo acorde con los requisitos establecidos en el contrato, y tenga además por objetivo causar daño. Como pudiera ser invadir el carril contrario para llevar a cabo un adelantamiento.

Por el contrario la omisión se refiere a la inacción del conductor derivada del incumplimiento de su obligación, y que en consecuencia que provoca el daño, como por ejemplo no prestar el servicio de principio a fin, provocando un daño patrimonial, o saltarse un stop, como omisión al empleo de la correcta diligencia, pudiendo llegar a provocar un accidente de tráfico con graves daños personales para el usuario.

¹⁰¹ Los daños personales implican una lesión corporal o menoscabo de la salud o integridad física de las personas, incluida la propia muerte. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998, p. 45.

¹⁰² Por otro lado los daños materiales conllevan el deterioro o la pérdida parcial o total de animales o bienes. PERÁN ORTEGA, J. *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998, p. 45.

¹⁰³ La acción es entendida como un comportamiento humano voluntario, siendo imputable de manera objetiva a la persona que lo manifiesta. PERÁN ORTEGA, J. *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998, P. 38.

¹⁰⁴ La omisión implica el no hacer, el no cumplir con una obligación. PERÁN ORTEGA, J. *La Responsabilidad Civil y su Seguro*. Tecnos, 1998, P. 38.

3.b.III. Nexo causal

Es la relación necesaria que debe existir entre el daño causado¹⁰⁵ y la acción u omisión de quien provoca el daño, es decir, la relación de causa y efecto, pero que actualmente resulta complicado demostrar, pues muchas compañías se basan cada vez en estudios¹⁰⁶ que tienen por objeto determinar que un siniestro no es susceptible de producir determinadas lesiones.

3.b.IV. Antijuridicidad

Es el término que define aquella situación que no se ajusta a derecho¹⁰⁷, es decir no contemplada previamente, y que el usuario no tiene el deber jurídico de soportarlo conforme al artículo 34.1 cc¹⁰⁸. En este caso, el daño derivado del accidente de

¹⁰⁵ Aquello que se considera fundamento, motivo u origen de un efecto. PERÁN ORTEGA J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998*, P. 48.

¹⁰⁶ Dichos estudios se basan en “un Informe de Biomecánica, mediante el cual hacen una reconstrucción del accidente, empleando para ello varias disciplinas: la física, la ingeniería, la médica, etc. Con ello, se pretende demostrar cuál ha sido la transferencia de energía sobre las personas ocupantes de los vehículos. Así, en función de la energía transferida a ese cuerpo determinan las hipotéticas lesiones que ha podido sufrir, o como es el caso que nos ocupa, la imposibilidad de que las mismas se haya producido como consecuencia del accidente. Abogados Accidente Sevilla. (n.d.) *Falta de Nexo Causal. Consultado el 29/02/2020 de <https://www.abogadosaccidentesevilla.com/accidentados/nexo-causal/>*

¹⁰⁷ Se considera antijurídico aquel comportamiento humano que es contrario a lo que dispone el ordenamiento jurídico. PERÁN ORTEGA, J., *La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998*, p. 38.

¹⁰⁸ Sólo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. GARCÍA AMADO, J.A., (16 de enero de 2019). *Sobre la antijuridicidad como requisito para la responsabilidad de la Administración por daño extracontractual*. Consultado el 02/03/2020 de <https://almacenederecho.org/sobre-la-antijuridicidad-como-requisito-para-la-responsabilidad-de-la-administracion-por-dano-extracontractual/>

circulación genera una situación a través de la cual el usuario perjudicado no deberá responder ni soportar puesto que la ley no estipula que deba hacerlo.

4. PROPUESTA LEGE FERENDA.

“POR UNA EQUIPARACIÓN DE LAS VÍCTIMAS DE LOS TRANSPORTES REGULARES Y DISCRECIONALES A EFECTOS DE LA REPARACIÓN DEL DAÑO”

A la vista está de que las desigualdades existentes entre los transportes regulares y discrecionales siguen siendo más que notorias debido a las consecuencias jurídicas que derivan de la naturaleza de cada uno de ellos (al margen del conflicto también existente entre transportes discrecionales), y es esa distinta consideración entre las víctimas de ambos tipos de transporte la que supone el mayor problema, pues radica en la más que probable imposibilidad a la que se enfrentan las víctimas de servicios de transporte discrecionales, de ver satisfecho su derecho indemnizatorio por daños causados durante la prestación del servicio. Todo ello como consecuencia del anticuado marco jurídico al que se encuentran sometidas las potestades de actuación de las distintas administraciones públicas, que como bien ya sabemos vienen desestimando las solicitudes de indemnización de víctimas de transportes discrecionales e incluso a veces, de las de transportes regulares.

Por lo que sabemos hasta ahora, en caso de que una víctima del servicio de Uber entable la acción de responsabilidad contra el conductor responsable, será la aseguradora del SOA quien garantice en principio, el pago de la indemnización, pero como ya sabemos, si la aseguradora llegase a denegar el pago de la indemnización o el conductor no tuviese el seguro en vigor, la víctima quedaría totalmente desprotegida, ya que si no se pudiese entablar la acción contra la aseguradora, se dirigiría subsidiariamente contra el conductor y en caso de insolvencia de este, (que sería lo más probable), nuevamente la víctima quedaría desprotegida, por lo tanto se requiere de un mecanismo que permita garantizar el pago de la indemnización a través de la actuación administrativa que responda subsidiariamente, con la consiguiente posibilidad de emprender la acción de regreso contra Uber, al ser esta la responsable directa de sus socios-conductores.

Por este motivo, la medida a proponer consiste en una ley que equipare a ojos de las administraciones, a las víctimas de los transportes regulares y discrecionales a efectos de la consideración que de igual manera merecen, logrando que del daño causado, la Administración pueda responder subsidiariamente y garantizar el pago de la indemnización.

Pues aunque los transportes regulares tengan una mayor repercusión en la sociedad debido a su uso tradicional y generalizado, tanto estos como los transportes discrecionales como Uber, proporcionan un servicio básico, y si resumimos al máximo las funciones de ambos servicios comprenderemos que persiguen un fin común, “el transporte terrestre de personas”, por este motivo consideramos que las víctimas de los transportes discrecionales deben tener exactamente la misma consideración que las víctimas de transportes regulares, pues en ambos casos el objetivo perseguido tras producirse un daño es el mismo, el resarcimiento del daño mediante indemnización.

Y aunque debemos afirmar que el servicio de transporte discrecional del que forman parte Uber y Taxi tiene unas características muy distintas de los servicios regulares (ya que su titularidad no corresponde a la administración, sino a la empresa privada la cual es titular y gestora del servicio, y para poder operar, requiere de autorización administrativa)¹⁰⁹, los usuarios de ambos servicios deberían poder contar con las mismas garantías, ya que consideramos que ambos son servicios públicos aunque el uso de los transportes regulares esté mas generalizado, y por lo tanto, si la administración es titular de un servicio público como es el transporte, o lo que es lo mismo, responsable de garantizar el buen funcionamiento de los mismos, aunque existan ciertos matices que no garanticen el requisito de la titularidad en los servicios discrecionales, debería poder garantizar la integridad de los usuarios independientemente del tipo de transporte del que se trate.

¹⁰⁹ Los servicios discrecionales no liberalizados están sujetos a autorización. Consultado el 07/07/2020 de <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-viajeros/servicios-discrecionales>

5. CONCLUSIONES

Para finalizar el presente trabajo debemos invocar el compromiso que deberían comenzar a asumir de ahora en adelante las administraciones públicas para paliar la situación de indefensión que pudiera producirse dada la necesidad de una reforma normativa que equipare en la medida de lo posible a las víctimas transportes discrecionales y transportes regulares, a efectos de su consideración como víctimas con un idéntico resultado, la lesión-daño, permitiendo así la necesaria garantía resarcitoria.

Pues atendiendo al título de nuestro trabajo ya somos conscientes de que la responsabilidad civil de Uber que tanto buscábamos no se ajusta a la realidad, al quedar comprobado que actualmente la responsabilidad civil recae generalmente sobre el conductor responsable, o más bien sobre el seguro de responsabilidad civil que este tenga contratado, no siendo difícil que las compañías aseguradoras nieguen las indemnizaciones debido a la omisión de información aportada en relación a la utilidad del vehículo en el momento de la contratación del seguro, por lo que ante la mas que probable incapacidad del conductor del vehículo de hacer frente al pago de una indemnización, el sujeto perjudicado podría quedaría desprotegido.

Es por ello necesario indicar que para lograr el objetivo perseguido de la responsabilidad civil de Uber , primero será necesario el encuadramiento de Uber como empresa de transporte a todos los efectos como así lo indicó el TJUE, para que cumpla con las debidas obligaciones laborales y fiscales de su actividad, que permitan de forma clara e indiscutible delegar en ella la responsabilidad civil propia de una empresa de transporte, en la que esta pueda ser imputable en base a los daños provocados por sus trabajadores-conductores que de ella dependan.

6. BIBLIOGRAFÍA

20minutos.es (28 de Septiembre de 2018). ¿Cuánto cuestan las licencias de taxi y las licencias de VTC?. Consultado el 01/05/2020 de <https://www.20minutos.es/noticia/3406986/0/cuanto-cuesta-licencias-vtc-taxi-huelga/>

Abogacía Española (2017). La justicia Europea considera que la actividad de Uber es un servicio de transporte regulable por los estados miembro. Consultado el 28/10/2017, de <https://www.abogacia.es/2017/12/20/sentencia-tjue-sobre-uber-el-servicio-de-puesta-en-contacto-con-conductores-no-profesionales-prestado-por-uber-esta-comprendido-en-los-servicios-en-el-ambito-de-los-transportes/>

Abogados Accidente Sevilla. (n.d.) Falta de Nexo Causal. Consultado el 29/02/2020 de <https://www.abogadosaccidentesevilla.com/accidentados/nexo-causal/>

En palabras del TJUE, “la plataforma colaborativa que constituye Uber, no presta un servicio de la sociedad de la información sino de transporte, alegando que Uber ha conseguido crear oferta, y además controlarla”. Abogacía Española (2017). La justicia Europea considera que la actividad de Uber es un servicio de transportes regulable por los estados miembro. Consultado el 28 de Octubre de 2017, de <https://www.abogacia.es/2017/12/20/sentencia-tjue-sobre-uber-el-servicio-de-puesta-en-contacto-con-conductores-no-profesionales-prestado-por-uber-esta-comprendido-en-los-servicios-en-el-ambito-de-los-transportes/>

Los vehículos comerciales tienen como función primordial ser una herramienta efectiva de trabajo. Acierto. (n.d.) Seguros para vehículos comerciales. Consultado el 26/01/2020 de <https://www.acierto.com/seguros-coche/vehiculos-comerciales/>

Los vehículos comerciales tienen como función primordial ser una herramienta efectiva de trabajo. Acierto. (n.d.) Seguros para vehículos comerciales. Consultado el 26/01/2020 de <https://www.acierto.com/seguros-coche/vehiculos-comerciales/>

Amado, J.A., (16 de enero de 2019). Sobre la antijuridicidad como requisito para la responsabilidad de la Administración por daño extracontractual. Consultado el 02/03/2020 de <https://almacenederecho.org/sobre-la-antijuridicidad-como-requisito-para-la-responsabilidad-de-la-administracion-por-dano-extracontractual/>

Ararteko, Defensoría del pueblo vasco (n.d.) Responsabilidad patrimonial de los concesionarios y contratistas de la administración por daños causados a terceros.

http://www.ararteko.net/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_886_3.pdf

No obstante, del conjunto de expedientes tramitados por esta institución, se observa que es práctica habitual desestimar la solicitud de responsabilidad patrimonial cuando la administración advierte que los servicios públicos se prestan mediante una empresa privada contratada para tal fin. Ararteko, Defensoría del pueblo vasco (n.d.) Responsabilidad patrimonial de los concesionarios y contratistas de la administración por daños causados a terceros. P. 533. Consultado el 23/01/2020 de http://www.ararteko.net/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_886_3.pdf

No obstante, del conjunto de expedientes tramitados por esta institución, se observa que es práctica habitual desestimar la solicitud de responsabilidad patrimonial cuando la administración advierte que los servicios públicos se prestan mediante una empresa privada contratada para tal fin. Ararteko, Defensoría del pueblo vasco (n.d.) Responsabilidad patrimonial de los concesionarios y contratistas de la administración por daños causados a terceros. P. 533. Consultado el 23/01/2020 de http://www.ararteko.net/RecursosWeb/DOCUMENTOS/1/1_886_3.pdf

Uber opera con unidades propiedad de personas físicas que brindan el servicio de transporte de pasajeros, permitiendo que el dueño del vehículo o un tercero, sea el conductor. Barron. (n.d.). Uber, una aplicación asegurada. Consultado el 09/01/2020 de <https://www.barron.com.mx/uber-una-aplicacion-asegurada/>

Muchas aseguradoras niegan la emisión de pólizas si se enteran de que es un auto particular que se usa como servicio de transporte. Barrón. (n.d.). Uber, una aplicación asegurada. Consultado el 19/11/2019 de <https://www.barron.com.mx/uber-una-aplicacion-asegurada/>

Baylos, A. (2020). Los conductores de Uber son trabajadores: una sentencia histórica de la Corte de casación francesa. Consultado del 04/04/2020 de <https://www.cuartopoder.es/ideas/2020/03/09/los-conductores-de-uber-son-trabajadores-una-sentencia-historica-de-la-corte-de-casacion-francesa/>

Baylos, A. (2020). Los conductores de Uber son trabajadores: una sentencia histórica de la corte de casación francesa. Consultado el 04/04/2020 de <https://www.cuartopoder.es/ideas/2020/03/09/los-conductores-de-uber-son-trabajadores-una-sentencia-historica-de-la-corte-de-casacion-francesa/>

Berengueras, J.M. (Miércoles 23/05/2018). Uber asegurará a sus conductores y repartidores autónomos en Europa. Consultado el 19/12/2019 de <https://www.elperiodico.com/es/economia/20180523/uber-seguro-conductores-repartidores-autonomos-europa-6835617>

Comision nacional de los mercados y la competencia. (2018) Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17). Consultado el 12/11/2019 de https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf

Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17). Consultado el 16/11/2019 de https://www.cnmc.es/sites/default/files/1902849_10.pdf

Las pólizas de seguros comerciales (mucho más costosas) asumen que el vehículo se utiliza exclusivamente para fines comerciales. consultado el 02/01/2020 de <https://www.comologia.com/seguro-de-auto-con-uber-lyft-accidentes/>

Consumo Responde. Tipos de seguros de daños. Consultado el 26/01/2020 de https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos

El seguro obligatorio de circulación no alcanzará a los daños en los bienes sufridos por el vehículo asegurado, por las cosas en él transportadas ni por los bienes de los que resulten titulares la persona tomadora, la asegurada, la propietaria o la conductora, así como los de la persona cónyuge o parientes hasta el tercer grado de consanguinidad o afinidad de los anteriores. Consumo Responde. Tipos de seguros de daños. Consultado

el

26/01/2020

de

https://www.consumoresponde.es/art%C3%ADculos/tipos_de_seguros_de_danos

Itevelesa es una empresa concesionaria que a través de la consejería de industria, explota las inspecciones técnicas de vehículos. L. Jesús., (24 de febrero de 2018). El Gobierno pacta una rebaja de tarifas en la ITV para 2019 y mejoras en las instalaciones. consultado el 08/01/2020 de <https://www.eldiariomontanes.es/economia/gobierno-pacta-rebaja-20180224210258-ntvo.html>

En Madrid, Facua ha solicitado que Uber entre otras empresas, se adhiera a las juntas arbitrales de transporte o de consumo ya que esta se rige por la ley de los países bajos. (19 de Febrero de 2019). Facua pide que las empresas VTC se adhieran a las juntas arbitrales de consumo o transporte en el ayuntamiento. Consultado el 20/01/2020 de <https://www.europapress.es/madrid/noticia-facua-pide-empresas-vtc-adhieran-juntas-arbitrales-consumo-transporte-ayuntamiento-20190219110508.html>

Florio, L.F. , Barcelona, Aragón. L., (2019) ¿Dónde batallan más los taxis y las vtc en España? Consultado el 23/12/2019 de <https://www.lavanguardia.com/economia/20190124/454271819136/huelga-taxis-barcelona-madrid-vtc-uber-cabify-mapa.html>

Sólo serán indemnizables las lesiones producidas al particular provenientes de daños que éste no tenga el deber jurídico de soportar de acuerdo con la Ley. García, Amado, J.A., (16 de Enero de 2019). Sobre la antijuridicidad como requisito para la responsabilidad de la Administración por daño extracontractual. Consultado el 02/03/2020 de <https://almacenederecho.org/sobre-la-antijuridicidad-como-requisito-para-la-responsabilidad-de-la-administracion-por-dano-extracontractual/>

Aquella actividad de contenido económico y asistencial, que bajo la responsabilidad de una administración es prestada de forma continua y universalmente para satisfacer necesidades esenciales de una colectividad social. López, C., (n.d.). Servicio público. Consultado el 5/12/2019 de https://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAABAAEAMtMSbF1jTAAAUMTQ3MTfbLUouLM_DxbIwMDCwNzAwuQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAXqUo0DUAAAA=WKE

El seguro brindado por uber se financia con un porcentaje del importe del viaje, y se destina proteger a los usuarios de Uber, pero solo se hace efectivo si la aplicación está abierta. Kayun. (n.d.) ¿Cuánto cuesta el seguro de Uber? Consultado el 02/01/2020 de <https://kayun.mx/cuanto-cuesta-seguro-uber-4-mejores/>

Uber no exige un seguro comercial a sus conductores, pero sí tener contratada la cobertura de daños de propiedad integral o de terceros, además de exigirles estar incluidos en la póliza como asegurados. La Opinión (5 de Junio de 2019). ¿Qué seguro de auto pide Uber a sus conductores? Consultado el 23/12/2019. De <https://laopinion.com/2019/06/05/que-seguro-de-auto-pide-uber-a-sus-conductores/>

El parte amistoso o “declaración amistosa de accidente” es un documento válido en toda la unión europea que permite a ambas partes declarar el siniestro a sus respectivas compañías para evitar situaciones conflictivas. Legálitas (2015). ¿Qué es un parte amistoso?. Consultado el 30/12/2019, de <https://www.legalitas.com/abogados-para-particulares/actualidad/consultas-frecuentes/contenidos/Que-es-un-parte-amistoso>

Los servicios discrecionales no liberalizados están sujetos a autorización. Consultado el 07/07/2020 de <https://www.mitma.gob.es/transporte-terrestre/transporte-internacional-de-viajeros/servicios-discrecionales>

El coste de un seguro comercial o para servicios de transporte de pasajeros puede ser hasta un 30% más caro que el que deriva de la contratación de un seguro para uso particular. Macías, S. (03 de Noviembre de 2015) Seguros para Uber y taxi ¿Por qué no son suficientes los de autos particulares? consultado del 02/01/2020 de <https://www.pequenocerdocapitalista.com/seguros-para-uber-y-yaxi-vs-seguros-para-autos-particulares/>

La ley 25/2009, de 22 de Diciembre, de transposición de la Directiva servicios que implicaba la modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio, tuvo como objetivo una aplicación homogénea de una serie de medidas en el sector servicios, lo que permitirían una

considerable mejora de los mismos al aumentar la variedad y la calidad de los servicios, aumentando en consecuencia su eficiencia productiva y empleo.

España. Ministerio de Hacienda. (2009). Modificación de diversas leyes para su adaptación a la ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio (ley ómnibus). Consultado el 12/11/2019 de

<https://www.hacienda.gob.es/esES/Areas%20Tematicas/Internacional/Union%20Europea/Paginas/Ley%C3%93mnibus.aspx>

Nicole. Roldán, P. (n.d.). Liberalización. Consultado el 12/11/2019 de <https://economipedia.com/definiciones/liberalizacion.html>

El pasajero, como tercero implicado, tiene derecho a ser indemnizado por los daños sufridos. Palacio, E., (20 de Septiembre de 2019). Uber, Cabify y otros vtc: cómo reclamar una indemnización por accidente. consultado el 30/12/2019 de <https://www.reclamador.es/blog/accidentes-utc-indemnizaciones/>

La economía colaborativa es un sistema actualmente implantado en casi todos los sectores de la economía. (2017). Economía colaborativa: qué es y qué beneficios tiene. Consultado el 09/11/2019 de <https://retos-directivos.eae.es/que-es-la-economia-colaborativa-y-cuales-son-sus-beneficios/>

Romero. Rivas. M., Reclamaciones de consumo en materia de transportes y viajes. Consultado el 31/01/2020 de https://libros-revistas-derecho.vlex.es/vid/reclamaciones-consumo-materia-transportes-680317925?_ga=2.187428136.1049234260.1580489014-960260152.1580489014

Sancho, Durán, J., El concepto de daño en el derecho español. Consultado el 21/02/2020 de <http://javiersancho.es/2017/03/01/el-concepto-de-dano-en-el-derecho-espanol/>

Las aseguradoras vienen planteando que los vehículos Uber no disponen de una póliza específica para fines comerciales. Traficoayuda. (06 de Agosto de 2018). Accidente de tráfico como ocupante en Uber o Cabify. Consultado el 02/01/2020 de <https://www.traficoayuda.es/blog/accidente-de-trafico-como-ocupante-en-uber-o-cabify/>

Uber. (n.d.). Gracias a la cobertura que ofrece la aseguradora AXA, este permite proteger a determinados conductores y repartidores frente a los costes financieros que pueden suponer un cambio en sus vidas. Consultado el 28/12/2020 de <https://www.uber.com/es/es-es/drive/insurance/>

Todo chofer de Uber debe dejar una comisión a la empresa del 25 % de cada servicio de transporte. Dinero y trabajo: Cuanto gana un Uber. Consultado el 14/04/2020 de <https://dineroytrabajo.com/cuanto-gana-uber/>

Aunque el daño producido fruto de la ineficacia del servicio fuera imputable al conductor productor del mismo, en atención al T.R.L.G.C.U., la objetivación de responsabilidad también debería alcanzar a la empresa al ser quién desde su aplicación móvil gestiona el servicio además de velar por el correcto desarrollo del mismo.

BASTANTE GRANELL, V., “Revista de Responsabilidad Civil, Circulación y Seguro”. Nº. 6, 2018. págs. 6-20. Consultado el 26/03/2020.

España. Ley 16/1987, de 30 de Julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado. 31/07/1987. Cap. III. Art 2.

España. Constitución Española 1978. Boletín Oficial del Estado. 29 de Diciembre de 1978. Art. 106.2

España, Constitución española 1978. Boletín Oficial del Estado. 29 de Diciembre de 1978. Art 51.

España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado. 5 de Noviembre de 2004. Cap. II, sección 1ª, art 2.2.

España. Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. Boletín Oficial del Estado. 28 de Diciembre de 1989. Art 2.2.

España, Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. Boletín Oficial del Estado. 28 de Diciembre de 1989. Art 11.

España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Boletín Oficial del Estado. 30 de Noviembre de 2007. Art. 3.

España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Boletín Oficial del Estado. 30 de Noviembre de 2007. Art. 148.

España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Boletín Oficial del Estado. 30 de Noviembre de 2007. Art. 148.

. España. Real decreto 1507/2008, de 12 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento del seguro obligatorio de responsabilidad civil en la circulación de vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado. 13 de Septiembre de 2008, núm. 222, p. 3, art. 2.

España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado, 5 de Noviembre de 2004, núm. 267, p. 11, art. 1.

España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado. 5 de Noviembre de 2004. P. 16, Cap. III, art 7.

España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de

vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado. 5 de Noviembre de 2004. Núm. 267, p. 15, art. 5.2.

España. Real Decreto 920/2017, de 23 de Octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos. Boletín oficial del Estado. 8 de noviembre de 2017. núm. 271.

España. Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor. Boletín Oficial del Estado. 5 de Noviembre de 2004. Cap. II, sección 1ª, art 2.2.

España. Real Decreto 1575/1989, de 22 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Seguro Obligatorio de Viajeros. Boletín Oficial del Estado. núm. 311, de 28 de diciembre de 1989.

España. Real Decreto Legislativo 1/2007, de 16 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios y otras leyes complementarias. Boletín Oficial del Estado. núm. 287, de 30/11/2007

Ley 9/2018 de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León. Boletín Oficial del Estado. 8 de febrero de 2019. núm. 34

Ley 16/1987 de 30 de julio de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado. 31/07/1987. núm. 182.

Ley 21/2007, de 11 de julio, por la que se modifica el texto refundido de la Ley sobre responsabilidad civil y seguro en la circulación de vehículos a motor, aprobado por el Real Decreto Legislativo 8/2004, de 29 de octubre, y el texto refundido de la Ley de ordenación y supervisión de los seguros privados, aprobado por el Real Decreto Legislativo 6/2004., de 29 de octubre. Boletín Oficial del Estado. 12 de julio de 2007. núm. 166.

España. Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. Boletín Oficial del Estado. 31/07/1987. Art 99.4.

CABALLERO, A., El Seguro Obligatorio de Accidentes de Viajeros. Vol. Especial. 3º Edición. Caseer. 1990. P. 29.

Comisión nacional de los mercados y la competencia . (2018) Informe de 17 de enero de 2018 sobre barreras al ejercicio de la actividad de alquiler de vehículo con conductor debido a restricciones impuestas en ciertas localidades (UM/145/17) .

Como es común en una plataforma de Carpooling, la relación que se establece entre las partes reviste una enorme peculiaridad, al tratarse de una relación jurídico/contractual distinta de las habituales, pero que faculta la libertad contractual, en otras palabras, se trata de un contrato atípico en el que se plasma perfectamente la autonomía de la voluntad de las partes quedando sometidas a los parámetros de moral y orden público recogidos en el art. 1.255. Cc.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de Responsabilidad Civil, 3ª edición. Civitas, 1993, P. 60.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de Responsabilidad Civil. 3ª edición, Civitas. 1993. p. 15.

DE ANGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 14.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 14.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas. 1993. P. 52.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas. 1993. p. 53.

. DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas. 1993. p. 21.

DE ÁNGEL YAGUEZ, R., Tratado de responsabilidad civil. 3ª edición. Civitas 1993. P. 53

Directiva del Consejo de Europa de 24 de Abril de 1972. Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

DÍEZ PICAZO, L., Derecho de daños. Civitas. 1999. P. 127.

DIEZ PICAZO, L., Derecho de daños. Civitas. 1999. P. 128.

. DIEZ PICAZO, L., Derecho de daños, Civitas. 1999. P. 128.

DIEZ PICAZO, L., Derecho de Daños, 1ª edición, Civitas. 1999. p 129.

En la relación triangular que se establece en el servicio de Uber, la relación no obedece a la típica situación entre cliente-usuario y empresa-prestadora del servicio, pues en este caso, tanto el usuario del transporte como el conductor (que trabaja para la empresa pero por cuenta propia), son a todos los efectos, las partes débiles de la relación al tener que aceptar las condiciones que les impone la empresa.

España. Ministerio de Empleo y Seguridad Social. 2015. Consultado el 24/04/2020.

Resolución de 20 de Marzo de 2019, de la Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones por la que publica las cuantías de las indemnizaciones actualizadas en 2019, del sistema para la valoración de los daños y perjuicios causados a las personas en accidentes de circulación. España. Dirección General de Seguros y Fondos de Pensiones. Ministerio de Economía y Empresa. 20 de Marzo de 2019.

ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-Abril. 2015. p. 164.

ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-Abril. 2015. p. 164.

ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-Abril. 2015. p. 166.

ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-Abril. 2015. p. 166.

ESTANCONA PÉREZ, A., “Carpooling: C2C en el transporte de personas”, en Revista Aranzadi de Derecho y Nuevas Tecnologías, núm. 37. Enero-Abril. 2015. p. 163.

ESTANCONA. PÉREZ, A., Transporte terrestre de pasajeros: contratación responsabilidad y seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. p. 113.

ESTANCONA. PÉREZ, A., Transporte terrestre de pasajeros: contratación responsabilidad y seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. P.120.

ESTANCONA PÉREZ, A., Transporte Terrestre de Pasajeros: Contratación, Responsabilidad y Seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018.

ESTANCONA. PÉREZ, A., Transporte terrestre de pasajeros: contratación responsabilidad y seguro. 1ª edición. Tirant lo Blanch. 2018. P. 119.

Esta segunda condición de la que hablamos dificulta la atribución directa de responsabilidad a la administración, protegiéndola a través de un sistema de cribado que deriva o delega la responsabilidad en entidades ajenas a la administración al ser quienes prestan los servicios de transporte de personas.

.MAESTRE DELGADO. J.F., La Responsabilidad civil concurrente de las Administraciones Públicas. Ed. Civitas 1992. P. 463.

PEDRO, L. A “El Consumo Colaborativo en el Transporte de Personas” en Diario la ley N° 8601. 2015. P. 6-20. Consultado el 26/03/2020.

PERÁN ORTEGA, J., La responsabilidad civil y su seguro. Tecnos. 1998. P. 21..

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro, p 44.

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998. P. 44.

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, p. 45.

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, p. 45.

PERÁN ORTEGA, J. La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, p. 45.

PERÁN ORTEGA, J. La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, P. 38.

PERÁN ORTEGA, J. La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, P. 38.

PERÁN ORTEGA J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998, P. 48

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998. p 388.

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998. P. 391.

PERÁN ORTEGA, J., La Responsabilidad Civil y su Seguro. Tecnos, 1998 p 388.

PREGLERO CAMPOS, L. F., Tratado de responsabilidad civil. 5ª edición, Tomo II, Cizur Menor, 2014, p. 998.

RODRÍGUEZ DELGADO, J.P., “Revista general de derecho de los sectores regulados” en La regulación del transporte colaborativo. Coord. Andrés Boix Palop, Ana María de la Encarnación Valcárcel, y Gabriel Doménech Pascual. Revista Aranzadi. N° 1. 2018. Consultado el 26/03/2020.

.

RODRÍGUEZ DELGADO, J.P., “Revista general de derecho de los sectores regulados” en La regulación del transporte colaborativo. Coord. Andrés Boix Palop, Ana María de

la Encarnación Valcárcel, y Gabriel Doménech Pascual. Revista Aranzadi. Nº 1. 2018. Consultado el 26/03/2020.

Tribunal Supremo. (sala tercera de lo Contencioso Administrativo), sentencia núm. 883 de 23 de Febrero de 1995

Tribunal Supremo. (Sala tercera de lo contencioso- administrativo). Sentencia 2 de Febrero de 1980

Tribunal Supremo. (sala tercera de lo Contencioso-Administrativo). Sentencia núm. 927. De 25 de Febrero de 1995.

Tribunal Supremo (sala cuarta de lo Contencioso-Administrativo). Sentencia núm. 97/2018.

Tribunal Supremo. (sala tercera de lo Contencioso Administrativo), sentencia núm. 883 de 23 de Febrero de 1995. Ref. Vlex. Pág. 120.

Unión Europea. Tribunal de Justicia de la Unión Europea , «Procedimiento prejudicial — Artículo 56 TFUE — Artículo 58 TFUE, apartado 1 — Servicios en el ámbito de los transportes — Directiva 2006/123/CE — Servicios en el mercado interior — Directiva 2000/31/CE — Directiva 98/34/CE — Servicios de la sociedad de la información — Servicio de intermediación que permite, mediante una aplicación para teléfonos inteligentes, conectar a cambio de una remuneración a conductores no profesionales que utilizan su propio vehículo con personas que desean realizar desplazamientos urbanos — Exigencia de una autorización».

VELASCO SAN PEDRO, L. A “El Consumo Colaborativo en el Transporte de Personas” en Diario la ley Nº 8601. 2015. págs 6-20. Consultado el 26/03/2020

